N° 75

SÉNAT

1re SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexe au procès-verbal de la séance du 1er décembre 1960.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1) *sur la Compagnie nationale* **Air France.**

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de :* MM. Alex Roubert, *président ;* Jacques Masteau, Gustave Alric, Jean-Eric Bousch, *vice-présidents ;* Yvon Coudé du Foresto, Hector Peschaud, Julien Brunhes, *secrétaires ;* Marcel Pellenc, *rapporteur général ;* André Armengaud, Fernand Auberger, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Max Monichon, René Montaldo, Geoffroy de Montalembert, Eugène Motte, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.

NF.

SOMMAIRE

Pages.

I. — **Historique :**

A. — Constitution de la Compagnie nationale Air France 5
B. — Contrôle de la Compagnie nationale Air France 10
C. — Coordination 11

II. — **Conventions actuelles :**

A. — Contrat relatif à l'exploitation de lignes aériennes internationales 19
B. — Contrat relatif à la formation de base des pilotes de lignes par le Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale 22
C. — Contrat Bréguet 28

III. — **Situation actuelle de la Compagnie nationale Air France :**

A. — Organisation générale 31
B. — Effectifs 33
C. — Flotte de la Compagnie nationale Air France au 1er septembre 1960 34
D. — Trafic et coefficients de remplissage 34
E. — Productivité 40
F. — Répartition des recettes commerciales par représentation. 43
G. — Accord aérien franco-américain 44
H. — Accord Air France - Japan Air Lines 47
I. — Questions sociales 48

IV. — **Sociétés dans lesquelles la Compagnie nationale Air France est intéressée :**

A. — Air Inter 53
B. — Air Liban 55
C. — Aérotec 55
D. — Royal Air Cambodge 56
E. — Royal Air Maroc 57
F. — Tunis Air 57
G. — Air Viet-Nam 58
H. — Relais aériens français 59
I. — Air Laos 59

V. — **Air Union** 61

VI. — **Autres compagnies françaises non nationalisées** (pour information) :

A. — T. A. I. 63
B. — U. A. T. 64
C. — Air Algérie 65

VII. — **Relations financières entre l'Etat et la Compagnie nationale Air France et résultats financiers** 67

CONCLUSION 75

ANNEXES

I. — Loi n° 48-976 du 16 juin 1948 portant institution de la Compagnie nationale Air France 80

II. — Décret n° 53-956 du 30 septembre 1953 85

III. — Décret n° 55-32 du 7 janvier 1955 relatif aux obligations imposées, dans l'intérêt général, à la Compagnie nationale Air France 86

IV. — Décret du 26 septembre 1953 sur la coordination des transports aériens 87

V. — Décret du 12 novembre 1954 sur la coordination des transports aériens 90

VI. — Décret du 20 mai 1955 sur la coordination dans les territoires relevant du Ministre de la France d'Outre-Mer 93

VII. — Décret du 15 juillet 1955 sur la coordination des transports aériens .. 94

VIII. — Note d'information au personnel d'Air France à la suite du Mémorandum du 10 août 1959 95

IX. — Schéma de structure de la Compagnie nationale Air France au 1er janvier 1960 96

X. — Protocole du 20 juillet 1954 dit accords de Peira-Cava 99

XI. — Les libertés de l'Air 101

XII. — Droits de trafic 102

I. — HISTORIQUE

A. — Constitution de la Compagnie nationale Air France.

La fin de la première guerre mondiale avait vu se constituer en France un nombre relativement important de sociétés de transports aériens dont la majorité n'eurent qu'une existence éphémère et durent rapidement disparaître. Nées d'initiatives individuelles, les entreprises survivantes furent bientôt contraintes de faire appel au concours financier de l'Etat, et la nécessité apparut de doter l'aviation marchande d'un statut légal qui fixerait les conditions de l'exploitation des services de transports aériens et déterminerait les droits et obligations essentiels des parties aux conventions à passer en vue de leur fonctionnement. Ce fut l'œuvre de la loi du 11 décembre 1932.

*
* *

Air France est née de la loi du 11 décembre 1932. Au début de 1933, les transports aériens français réguliers étaient assurés par les cinq compagnies suivantes : Air Orient, Air Union, Compagnie internationale de navigation aérienne (C. I. D. N. A.), Société générale de Transports aériens (lignes Farman) et Compagnie générale Aéropostale, cette dernière alors en liquidation judiciaire. Le Ministre de l'Air en exercice fit connaître à chacune de ces Sociétés qu'il se refuserait désormais à conclure des conventions ne portant que sur une partie des lignes du réseau français et que c'est dans sa totalité que ce dernier ferait l'objet d'une concession. A son invitation, ces diverses Sociétés décidèrent alors de fusionner pour se porter ensemble adjudicataires du réseau aérien français. C'est de leur fusion que naquit Air France le 30 août 1933. Toutefois, l'Aéropostale était exclue du nombre des Compagnies fusionnantes à cause de sa situation juridique, mais ses biens d'exploitation étaient acquis par la nouvelle Société. Air France fonctionna sous le régime de la loi de 1867 sur les Sociétés anonymes et de la loi de 1932 jusqu'au 19 septembre 1941.

Etant subventionnée, elle avait, en application de la loi de 1932, la qualité d'une entreprise d'économie mixte. L'Etat se voyait attribuer des actions dites de jouissance, sans valeur nominale,

représentant 25 % du nombre total des actions et comportant le même droit de vote que les actions de capital. D'autre part, l'Etat participait à l'administration de la Société où il occupait par ses représentants neuf des trente-six sièges du Conseil d'administration.

De la date de sa création au 1er septembre 1939, Air France fonctionna en exécution d'une convention passée le 31 mai 1933 entre l'Etat, d'une part, et la Société Centrale pour l'Exploitation de Lignes Aériennes, petite Société créée par les anciennes Sociétés de transports aériens en attendant que fussent menées à bien les formalités de constitution d'Air France.

Les éléments essentiels de cette Convention résidaient dans la définition et la fixation des fréquences des services à exploiter et dans la détermination des subventions allouées à l'entreprise. Ces dernières étaient des subventions kilométriques dont le montant variait suivant la ligne exploitée.

Le 1er septembre 1939, un arrêté du Ministre de l'Air et du Ministre des Travaux publics requérait les dirigeants d'Air France de mettre à la disposition du Ministre de l'Air toutes les ressources de leur exploitation en personnel, matériel, installations, en vue d'effectuer les transports aériens qu'il leur prescrirait.

Quelques mois plus tard, un accord amiable en date du 26 décembre 1939 ayant effet rétroactif à la date du 3 septembre 1939 était conclu en application de la loi du 11 juillet 1938 sur l'Organisation Générale de la Nation en temps de guerre et venait se substituer à la réquisition.

En vertu de cet accord, Air France reçut une rémunération forfaitaire pour payer ses dépenses fixes et fut assurée du remboursement de ses dépenses directes d'exploitation (combustibles, primes de vol, etc.). En contrepartie, ses recettes commerciales, moins un léger pourcentage, allaient à l'Etat, qui fixait les services à exécuter et avait la disposition de la totalité de la capacité des avions.

L'accord stipulait que restaient en vigueur, dans la mesure où elles ne lui étaient pas contraires, ni contraires à la législation spéciale sur l'Organisation de la Nation en temps de guerre, toutes les dispositions de la Convention de 1933.

Cet accord amiable, assorti d'un certain nombre d'avenants, resta en vigueur jusqu'au 9 février 1942.

*
* *

Entre temps, le 19 septembre 1941, avait paru sous le titre de « Loi fixant le statut de l'aviation marchande » un acte, non abrogé, qui reste temporairement en vigueur jusqu'à la promulgation du futur statut de l'aviation marchande.

Ce nouveau statut faisait abandon de la formule de l'économie mixte et décidait que les transports réguliers aériens seraient exploités sous le régime soit de la concession, soit de l'autorisation. Toute entreprise subventionnée ne pouvait fonctionner que sous le régime de la concession ; c'était le cas d'Air France, seule d'ailleurs de son espèce.

Conformément à l'acte nouveau, l'Etat ne détint plus aucun poste d'administrateur. Il exerça néanmoins un contrôle sur l'activité de la Société par l'intermédiaire d'un contrôleur de l'administration de l'Aéronautique désigné par le Secrétaire d'Etat à l'Aviation et par un contrôleur financier désigné par le Ministre, Secrétaire d'Etat à l'Economie Nationale et aux Finances. D'autre part, des dispositions réglementaires soumirent à l'accord des Secrétaires d'Etat intéressés un certain nombre de décisions, dont les modifications aux statuts, la fixation des tarifs et les projets d'emprunt.

La promulgation de la loi du 19 septembre entraîna la conclusion entre l'Etat et Air France de la nouvelle convention en date du 9 février 1942. Conclue pour une période devant expirer à la fin du trimestre suivant la date de cessation des hostilités, elle reprenait dans son économie générale le système de l'accord amiable du 26 décembre 1939. Elle demeura en vigueur jusqu'en novembre 1942 pour les territoires d'Outre-Mer et jusqu'en septembre 1944 pour la Métropole.

Lorsque l'envahissement de la zone dite libre par les troupes allemandes et italiennes eut mis fin à l'exploitation de tout service aérien dans la Métropole, les services d'Air France installés en Afrique française y poursuivirent leur activité. La direction locale d'Alger contracta avec le Commandant de l'Aviation Française en Afrique une convention fixant les conditions dans lesquelles seraient exploitées les lignes aériennes françaises libres et s'inspirant très largement des accords similaires déjà passés par Air France antérieurement. Aux termes d'une ordonnance en date du 19 avril 1943, les services d'Air France, restés civils jusqu'alors, faisaient l'objet d'une décision de militarisation prenant effet à compter du 1er juil-

let 1943 et recevaient la dénomination de « Réseau aérien militaire français ». Ce nouvel organisme continuait jusqu'au 30 juin 1944 à exploiter les lignes dont il avait la charge dans le cadre de la convention conclue à l'origine.

Au 1er juillet 1944, le personnel et le matériel du Réseau Aérien Militaire français étaient requis par les autorités militaires en exécution d'une ordonnance du 24 février 1944 du Comité français de la Libération Nationale. Trois réseaux autonomes étaient créés relevant chacun du Directeur des Transports Aériens, non dotés de la personnalité juridique et appelés : Réseau Central des transports aériens militaires pour l'Afrique du Nord, Réseau Occidental des transports aériens militaires pour l'Afrique Occidentale française et Réseau Oriental des transports aériens militaires pour la Syrie. Il y a lieu de noter que ce dernier n'était autre que l'organisme antérieurement connu sous le nom de « Lignes Aériennes Militaires » (L. A. M.) et qui, constitué dès la libération de la Syrie pour partie par les éléments des escales du Proche-Orient de la Compagnie Air France, était resté, jusqu'alors, indépendant du Réseau Aérien Militaire français.

Lors de la Libération de la France, les moyens et installations d'Air France stationnés dans la Métropole firent l'objet d'une réquisition d'usage le 1er septembre 1944, puis, en toute propriété, le 15 novembre de la même année. En même temps, était créé, dans le cadre de l'ordonnance du 24 février 1944, un nouveau Réseau des Transports Aériens Militaires qui s'ajoutait aux trois déjà existants et prenait le nom de : Réseau Métropolitain des Transports Aériens Militaires.

A la fin de l'année 1944 on se trouvait donc en présence, d'une part, de quatre réseaux autonomes relevant de la direction des transports aériens au Ministère de l'Air, et, d'autre part, des services de l'administration centrale et des ateliers d'Air France (le Bourget, Marignane, Toulouse) dépendant également de cette même direction. Le fonctionnement de l'ensemble apparaissant extrêmement défectueux, un décret du 9 février 1945 vint constituer le Réseau des Lignes Aériennes françaises qui groupa, sous une même direction, l'ancienne administration centrale d'Air France et toutes les lignes alors exploitées. Ce nouvel organisme, non doté d'une personnalité propre, constituait, en quelque sorte, un service extérieur du Ministère de l'Air.

La période de fonctionnement de ce Réseau fut, au point de vue administratif, extrêmement confuse. C'est ainsi qu'une partie du personnel était militarisée et se trouvait gérée par des formations militaires. De même, les dépenses et les recettes de trafic étaient dans de nombreux cas effectuées directement par des intendants militaires avec lesquels il était impossible au R. L. A. F. d'obtenir une liaison continue et l'envoi des éléments comptables. Le régime n'était pas pleinement unifié et des survivances de traitements particuliers nées de la guerre subsistaient dans certains réseaux auxquels l'autorité supérieure reconnaissait en fait une assez large indépendance vis-à-vis de la direction du R. L. A. F.

Cette situation apparaissant préjudiciable et, par ailleurs, l'état de guerre ayant pris fin en Europe, le Ministre chargé de l'Aéronautique civile par décision en date du 29 décembre 1945 abandonna le procédé de la régie directe par l'Etat qu'était en fait celui du R. L. A. F. et confia à nouveau, à dater du 1er janvier 1946, l'exploitation des lignes aériennes à Air France.

Entre temps, les membres du Conseil d'administration d'Air France en exercice au moment de la Libération ayant été mis dans l'impossibilité d'agir, deux Administrateurs judiciaires avaient été nommés par le Président du Tribunal de commerce de la Seine à la requête du Ministre de l'Air avec mission d'exercer les pouvoirs antérieurement dévolus au Conseil d'Administration. En fait, leur gestion se borna, tout au long de l'année 1945, à la liquidation des opérations alors en cours et à la conservation des éléments incorporels de la Société, puisque cette dernière avait été dessaisie de son exploitation et de tous ses moyens en personnel et en matériel aux termes de l'arrêté de réquisition du 14 novembre 1944.

Lorsqu'Air France se vit à nouveau confier l'exploitation des lignes aériennes françaises le 1er janvier 1946, l'opération était donc rendue possible par la survivance de la Société Air France qui, légalement, n'avait jamais cessé d'exister et à la tête de laquelle étaient placés deux Administrateurs munis judiciairement des pouvoirs nécessaires pour en assurer la gestion. Néanmoins l'action de ces derniers était, en fait, et pour des raisons faciles à comprendre, très réduite et l'Administration générale de la Société fut suivie par un conseil dit « de direction » comprenant, sous la Présidence du Secrétaire Général à l'Aviation civile et commerciale, des représentants du Ministère des Travaux publics et des Transports, les deux

Administrateurs provisoires, le Directeur Général d'Air France et ses principaux collaborateurs et les représentants du personnel. Les contrôleurs de la Société assistaient également aux séances de ce Conseil.

Le caractère anormal de cette situation était évident. Il venait, de plus, s'y ajouter le fait que la Société n'avait plus qu'un seul actionnaire, l'Etat étant devenu seul propriétaire de son capital social, une ordonnance en date du 26 juin 1945 lui ayant transféré avec effet rétroactif du 1er septembre 1944 la propriété des actions de capital détenues autrefois par les actionnaires privés.

C'est afin de remédier à ces inconvénients que fut promulguée la loi du 16 juin 1948 qui constitue dorénavant le statut légal de la nouvelle Société Air France (Annexe I) à laquelle s'ajoute le décret du 30 septembre 1953 (Annexe II) fixant la rémunération des actionnaires.

Le décret du 7 janvier 1955 (Annexe III) définissait, d'autre part, les obligations imposées, dans l'intérêt général, à la Compagnie Air France.

B. — **Contrôle de la Compagnie Air France.**

Il est assuré par l'arrêté paru au *Journal officiel* des 8 et 9 mars 1954 et dont nous rappelons ci-dessous les données essentielles.

Art. 1er. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale et le directeur des transports aériens siègent, avec voix consultative, au conseil d'administration de la Compagnie nationale Air France, respectivement en qualité de commissaire du Gouvernement et de commissaire adjoint du Gouvernement.

Art. 2. — Le contrôle général du ministre chargé de l'aviation marchande sur la Compagnie nationale Air France est exercé, sous l'autorité du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale, par le directeur des transports aériens.

Ce contrôle porte sur les opérations de toute nature effectuées par la compagnie nationale, qui doit communiquer à ces fonctionnaires, spontanément ou sur leur demande, tous documents et renseignements utiles et, d'une façon plus générale, leur donner toutes facilités pour leur permettre de se livrer aux investigations nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 3. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires au présent arrêté, et notamment, en tant qu'elles concernent la compagnie nationale Air France, les dispositions encore en vigueur de l'arrêté du 13 décembre 1941, modifié par l'arrêté du 14 décembre 1942.

Art. 4. — Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

C. — Coordination.

Enfin, Air France est soumise comme les compagnies privées aux règles de la coordination définies :

1° Par le décret-loi n° 53-916 du 26 septembre 1953 (Annexe IV) ;

2° Par le décret en Conseil d'Etat du 12 novembre 1954 figurant en Annexe V ;

3° Par le décret-loi du 20 mai 1955 pour la coordination dans les territoires d'Outre-mer et le décret du 15 juillet 1955 (Annexe VI) ;

4° Par le Mémorandum du 10 août 1959 avec la note d'explication d'Air France à son personnel figurant en Annexe VIII.

Comme on le voit par l'ensemble des textes cités en référence, la coordination a été rendue nécessaire par la coexistence dès 1946 d'un assez grand nombre de compagnies privées ayant pour objet, à l'origine, l'exécution de vols spéciaux sur demande.

La plus grande partie d'entre elles a disparu, mais les plus importantes, celles dotées de moyens financiers plus puissants, ont subsisté. Or il est certain qu'un régime de concurrence anarchique entre compagnies françaises pour l'exploitation de réseaux métropolitains ou dépendant de la Communauté, ou encore de lignes intercontinentales, conduirait à mettre toutes les compagnies dans une situation d'autant plus difficile qu'elles se heurtent déjà sur certains parcours à la concurrence étrangère.

De plus, les progrès de plus en plus rapides de l'aviation, l'adoption par les lignes étrangères de types d'avions nouveaux à grande vitesse et à forte capacité mais d'un prix très élevé, conduisent à des sujétions concernant le remplissage et l'amortissement des appareils qui exigent impérativement des accords précis entre les compagnies françaises et même parfois des accords plus larges encore avec les compagnies étrangères.

C'est ainsi que sont nés la nécessité de la coordination en France, de même que l'idée d'accords particuliers dont il sera parlé plus loin, et les projets d'Air Union.

Toutefois, il ne s'agit pas pour autant d'empêcher une concurrence ordonnée entre compagnies françaises sur le secteur des Etats indépendants de l'ancienne Union française, cette concurrence existant sur le plan international du fait des compagnies étrangères.

Le régime de coordination est à la fois d'ordre réglementaire et contractuel et présente les caractéristiques suivantes :

a) Aux termes de l'accord de Peira-Cava, Annexe X, la capacité nécessaire pour assurer le trafic des lignes long-courriers d'Union française doit être répartie à égalité entre la Compagnie nationale et les compagnies privées.

De plus, cet accord affirme la vocation préférentielle d'Air France pour l'exploitation des lignes internationales qui ne doit être attribuée qu'à une seule société. Pour une période de cinq ans, les compagnies privées reconnaissent en outre à Air France l'exclusivité pour l'exploitation des lignes internationales desservies par la Compagnie nationale au moment de la mise en application du Protocole ;

b) Le Protocole du 5 octobre 1955 est venu préciser la répartition entre Air France et les compagnies privées de la capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic sur chaque secteur d'activité des Etats qui constituaient à l'époque l'Union française.

Il définit donc les zones d'activité des différentes entreprises. En pratique, il regroupe les exploitations deux par deux dans les mêmes Etats.

Il donne à chacune des compagnies T. A. I. et U. A. T. la desserte exclusive de certains pays étrangers limitativement énumérés.

Il confirme pour cinq ans les dispositions non explicitement abrogées du protocole primitif du 20 juillet 1954 ;

c) Les arrêtés d'autorisation et d'agrément des compagnies privées du 5 octobre 1955 énumèrent limitativement les zones d'activité de ces compagnies, sanctionnent pour cinq ans, et sous réserve de la promulgation du Statut de l'Aviation marchande, le protocole de la même date, sans faire mention toutefois de la répartition des capacités devant être mises en œuvre dans chaque secteur de l'Union française ;

d) Le système a été complété (accords d'exploitation bilatéraux Air France/T. A. I. et Air France/U. A. T. du 11 octobre 1955) par l'institution d'un régime de pools répartissant 80 % des recettes entre les compagnies concurrentes, en proportion du potentiel de transport à offrir par chacune d'elles. Chaque compagnie conserve par contre la charge de ses propres dépenses.

Détail du régime actuel.

Sur le plan pratique, les mesures prises pour assurer la coordination des compagnies aériennes françaises se traduisent par la répartition suivante des zones d'activité et des capacités :

A. — *Dans le secteur international,* les droits des compagnies privées sont clairement fixés et limités.

— la T. A. I. reçoit vocation exclusive pour assurer les trafics internationaux avec les pays de l'Océanie et de l'Asie du Sud-Est, situés au Sud du parallèle de Saigon et à l'Est du méridien de Calcutta ;

— l'U. A. T., de son côté, reçoit vocation exclusive pour assurer les trafics internationaux avec un certain nombre de pays étrangers du Sud de l'Afrique limitativement énumérés ;

— Air France a l'exclusivité pour cinq ans à dater du 1er janvier 1956 des lignes qu'elle desservait le 10 juillet 1954 (protocole de Peira-Cava). Elle a par ailleurs une certaine vocation préférentielle pour défendre les intérêts français contre la concurrence étrangère, vocation qu'elle tient dans une certaine mesure du protocole de Peira-Cava (Annexe X).

Il faut toutefois ajouter que, conformément à l'article 2 C, dernier alinéa, du protocole du 20 juillet 1954, dans le cas où des lignes de l'Union française exploitées par plusieurs sociétés prendraient le caractère de lignes internationales, ces sociétés conserveraient leur vocation à les exploiter.

B. — *Dans les Etats indépendants ayant constitué l'Union française,* les zones d'activité de chaque entreprise et leurs droits relatifs dans chacune de ces zones sont fixés comme suit :

— sur le secteur de l'ancienne A. O. F -Ouest, la capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la Métropole et l'Afrique du Nord d'une part, et les territoires de l'ancienne A. O. F. situés à l'Ouest de l'axe Paris—Bamako—Abidjan d'autre part, sera répartie à raison de 54 % pour Air France et 46 % pour l'U. A. T. ;

— sur le secteur de l'ancienne A. O. F.-Est, la capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la Métropole et l'Afrique du Nord d'une part, et les territoires de l'ancienne A. O. F. et du

Togo situés à l'Est de l'axe Paris—Bamako—Abidjan, cet axe compris, d'autre part, sera répartie à raison de 40 % pour la Compagnie Nationale et 60 % pour la T. A. I. ;

— la capacité à mettre en œuvre pour la desserte d'Abidjan sera partagée à raison de 24 % pour l'U. A. T., 33 % pour Air France et 38 % pour la T. A. I. ;

— pour l'ensemble du secteur anciennement A. O. F., cette répartition conduit à attribuer à la Compagnie Nationale 50 % des capacités totales offertes ;

— sur le secteur de l'ancienne A. E. F. et du Cameroun, la capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la Métropole et l'Afrique du Nord d'une part, et l'ancienne A. E. F.-Cameroun d'autre part, sera partagée à égalité entre Air France et l'U. A. T. ;

— sur le secteur de Madagascar, la capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la Métropole et l'Afrique du Nord d'une part, Djibouti, Madagascar et la Réunion d'autre part, sera répartie à égalité entre Air France et la T. A. I.

C. — Si les liaisons vers le *Sud-Vietnam* ne sont pas mentionnées dans l'accord du 5 octobre 1955, le Protocole de Peira-Cava (toujours valable en la matière) prévoit la répartition à égalité entre la Compagnie Nationale et les autres compagnies françaises de la capacité de transport de et vers l'Indochine.

Seules, Air France et la T. A. I. desservent actuellement Saigon.

D. — La T. A. I. assure seule les liaisons entre Saigon et les territoires français du *Pacifique Sud*.

E. — En ce qui concerne l'Afrique du Nord, l'accord du 11 mars 1954 passé entre Air-France et la C. C. T. A./Air Algérie répartit entre les deux compagnies la capacité mise en œuvre entre la Métropole et l'Algérie.

Le pourcentage attribué à Air Algérie, de 40 % à l'origine, sera accru par la suite jusqu'à un maximum de 45 %.

Cet accord est complété par un accord de pool répartissant entre les deux compagnies 75 % des recettes au prorata des kilomètres effectués par chacune d'elles, ces kilométrages étant affectés d'un coefficient variable suivant le type d'appareil utilisé ; les reversements sont limités par un plafond.

F. — Aux termes des accords, des dispositions particulières régissent les rapports des compagnies pour ce qui concerne les réseaux locaux.

Ce régime est évidemment complété par le Mémorandum du 10 août 1959 ci-après dont le texte nous paraît si important que nous le reproduisons ci-dessous.

MEMORANDUM

concernant l'organisation des transports aériens français intéressant l'Afrique.

La coordination des transports aériens français intéressant l'Afrique noire et Madagascar sera désormais établie sur les bases suivantes :

1. Partage à égalité entre la Compagnie nationale Air France et les compagnies privées pour toutes les lignes long-courriers intéressant l'Afrique noire et Madagascar.

2. Vocation particulière de l'Union aéromaritime de transport pour apporter son assistance aux Etats d'Afrique noire continentale qui, dans la limite de leurs droits, qu'ils soient indépendants ou membres de la Communauté, désireraient constituer des entreprises de transports aériens.

3. Constitution d'un comité de coordination présidé par le secrétaire général à l'aviation civile et comprenant en outre le directeur des transports aériens, le vice-président du Conseil supérieur de l'Aviation marchande et les présidents des Compagnies Air France, T. A. I. et U. A. T. ou leurs représentants.

Ces principes de base seront appliqués selon les conditions et modalités précisées ci-dessous.

I. — *Lignes long-courriers entre la République française et les pays et territoires de l'Afrique subsaharienne.*

La capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la République française d'une part, Djibouti, Madagascar et la Réunion d'autre part, sera répartie à égalité entre la Compagnie nationale Air France et la Compagnie des Transports aériens intercontinentaux.

La capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la République française d'une part, la République centrafricaine, la République du Congo, la République gabonaise, la République du Tchad et le Cameroun d'autre part, sera répartie à égalité entre la Compagnie nationale Air France et la Compagnie Union aéromaritime de transport.

La capacité à mettre en œuvre pour assurer le trafic entre la République française d'une part, la République de la Côte d'Ivoire, la République du Dahomey, la République de la Haute-Volta, la République islamique de Mauritanie, la République du Niger, la République du Sénégal, la République soudanaise, le Togo et la Guinée d'autre part, sera répartie à égalité entre la Compagnie nationale Air France d'une part, la Compagnie T. A. I. et la Compagnie U. A. T. d'autre part, selon les modalités actuellement en vigueur.

Dans le cas où l'exploitation d'une ou plusieurs des lignes définies aux paragraphes précédents échapperait à l'une des trois compagnies françaises (Air France, T. A. I. et U. A. T.), la perte de trafic aérien en résultant sera supportée par Air France, T. A. I. et U. A. T. proportionnellement à leurs parts respectives actuelles sur l'ensemble des lignes long-courriers d'Afrique noire et de Madagascar.

Le trafic long-courrier réalisé par les sociétés locales éventuellement constituées avec l'assistance de l'une des compagnies françaises s'imputera sur le quota long-courrier de cette compagnie.

II. — *Réseaux locaux.*

L'exploitation du réseau local de Madagascar est confiée à la Compagnie nationale Air France et à la Société Air Madagascar dans le cadre de leurs activités actuelles.

L'exploitation des réseaux locaux de l'Afrique noire tels qu'ils existent actuellement continuera à être confiée à la Compagnie nationale Air France et à l'Union aéromaritime de Transport selon les modalités et conditions aujourd'hui en vigueur.

Les problèmes posés aux compagnies françaises par l'aménagement des réseaux locaux consécutifs à l'éventuelle création de sociétés locales seront résolus par le Ministre chargé de l'Aviation marchande, après avis du Comité de coordination.

Les compagnies exploitant les réseaux locaux, soit directement, soit indirectement par l'intermédiaire des sociétés locales, assureront le préacheminement du trafic long-courrier des autres entreprises dans les mêmes conditions que le leur propre.

III. — *Lignes internationales.*

Les lignes internationales exploitées à ce jour au départ ou à destination de la République française continuent à être desservies par les Compagnies Air France, U. A. T. et T. A. I., selon la répartition actuellement en vigueur. Si le projet d'Air Union se réalise, cette exploitation sera organisée dans le cadre du pacte d'association constitutif d'Air Union.

L'exploitation des lignes internationales ayant leur point de départ ou d'aboutissement dans les Etats africains de la Communauté est confiée, soit à l'une des trois compagnies Air France, T. A. I. et U. A. T., soit aux sociétés locales, après avis du Comité de Coordination.

Les nouvelles lignes internationales exploitées au départ ou à destination des Etats africains par les compagnies françaises ou par les compagnies ressortissant aux Etats africains de la Communauté ne devront, en aucun cas, se superposer à tout ou partie des lignes déjà desservies par ces mêmes compagnies françaises.

L'exploitation des lignes internationales visées à l'alinéa précédent devra être conforme aux engagements éventuellement pris dans le pacte ou le traité concernant Air Union.

Les escales internationales effectuées sur les lignes long-courriers reliant la République française aux Etats africains seront attribuées aux compagnies privées et à la Compagnie nationale Air France après avis du Comité de Coordination.

IV. — *Dispositions diverses.*

Aucun préjudice direct ou indirect à l'exploitation des compagnies françaises ne devra être causé par les accords conclus entre deux compagnies françaises ou entre une compagnie française et une compagnie étrangère.

Les projets d'accord seront soumis à la décision du Ministre chargé de l'Aviation marchande, qui prendra l'avis du Comité de Coordination.

Des pools totaux de recettes seront conclus entre les compagnies Air France, T. A. I. et U. A. T. sur les exploitations réalisées en concurrence.

Les compagnies se consulteront et établiront en commun des programmes d'exploitation qui seront soumis, conformément à la réglementation en vigueur, à l'approbation du Ministre chargé de l'Aviation marchande.

V. — *Comité de Coordination.*

Le Comité de Coordination étudiera tous les problèmes concernant l'adaptation des exploitations à l'évolution tant technique que politique et fera toutes propositions à ce sujet au ministre chargé de l'Aviation marchande.

Le Comité de Coordination est obligatoirement saisi des questions pour lesquelles son avis est requis au titre des paragraphes précédents du présent mémorandum ; le Ministre chargé de l'Aviation marchande peut le saisir de tout problème intéressant la coordination des entreprises françaises.

Le Ministre chargé de l'Aviation marchande peut déléguer ses pouvoirs au Secrétaire général à l'Aviation civile statuant en Comité de Coordination.

*
* *

Ce mémorandum a permis à la Compagnie Air France de clarifier la situation et a provoqué des accords entre Air France-U. A. T. et les autres Compagnies.

Une note d'information (Annexe VIII) a été diffusée par la Direction générale d'Air France à son personnel à ce sujet.

Enfin une Société nouvelle à vocation purement africaine, Air Afrique, a été constituée à parts égales par la Compagnie U. A. T. et la Compagnie nationale, et se substituera à elles dans l'exploitation des lignes africaines et dans les concours à apporter sur leur demande aux Etats africains. Le décret du 17 octobre 1960, publié au *Journal officiel* du 30 octobre 1960, autorise la Compagnie nationale à participer au capital d'Air Afrique dans la limite de 400.000 NF.

II. — CONVENTIONS ACTUELLES

A. — Contrat relatif à l'exploitation de lignes aériennes internationales.

Ce contrat s'établit comme suit entre l'Etat et la Compagnie nationale à la date du 8 juin 1956 :

Article premier.

La Compagnie nationale Air France s'engage à assurer, à partir du 1er janvier 1956, et pour une durée de trois ans, l'exploitation de lignes internationales vers les pays étrangers, actuellement ceux dont la liste figure au cahier des charges annexé au présent contrat, en se conformant aux clauses et conditions dudit cahier des charges.

L'Etat s'engage, de son côté, à ne pas autoriser une autre Compagnie française à exploiter des services ayant pour objet la desserte de ces mêmes pays ou territoires.

Article 2.

Indépendamment de ses comptes généraux, la Compagnie nationale Air France ouvrira dans ses écritures un compte spécial d'exploitation groupant les produits et les charges des lignes en question.

Ce compte sera alimenté :

A. — En recettes :

Recettes commerciales totales afférentes à ces lignes concernant :

— le transport des passagers ;

— le transport de la poste ;

— le transport des marchandises ;

— le transport des bagages ;

— le transport des colis postaux.

B. — En dépenses :

Dépenses totales afférentes à ces lignes comprenant :

— frais de vol ;

— frais de matériel volant ;

— frais d'entretien ;

— frais de commissariat (déduction faite des recettes de commissariat provenant de services rendus à d'autres Compagnies) ;

— frais d'escale (déduction faite des recettes provenant des services rendus aux escales intéressées à d'autres entreprises) ;

— frais de vente ;

— quote-part des frais généraux, frais communs et frais financiers ventilés selon les clefs de répartition de la comptabilité analytique et, éventuellement, toute autre dépense imputable à ces lignes.

Article 3.

Seront exclues du compte spécial d'exploitation les dépenses de formation du personnel navigant, qui font l'objet de remboursements dans le cadre d'un contrat spécial.

Article 4.

L'Etat versera chaque année à la Compagnie une contribution financière à l'exploitation de ces lignes égale à 90 % du solde déficitaire du compte spécial d'exploitation visé à l'article 2 ci-dessus.

En outre, lorsque la contribution financière prévue à l'alinéa précédent sera inférieure à 3.800 millions, la Compagnie aura droit, à titre de prime de gestion, à une allocation complémentaire égale à la moitié de la différence entre ces 3.800 millions et la contribution financière précitée.

Article 5.

Lorsque, pour un exercice donné, l'application du contrat laisserait à la charge de la Compagnie une perte supérieure à 300 millions, la Compagnie pourra demander la conclusion d'un avenant fixant les modalités de règlement de la part de la perte excédant ces 300 millions.

Lorsque, pour un exercice donné, l'application du contrat conduirait, par contre, à laisser à la Compagnie un profit supérieur à 600 millions, l'Etat pourra demander la conclusion d'un avenant fixant les modalités de règlement de la part du profit excédant ces 600 millions.

En outre, les clauses financières de l'article 4 ci-dessus pourront être revisées soit à la demande de la Compagnie, soit à la demande de l'Etat, lorsqu'elles auront conduit pour l'exercice précédent, avant l'intervention des avenants prévus ci-dessus, à une perte supérieure à 300 millions ou à un profit supérieur à 600 millions.

Article 6.

Si, postérieurement à la signature du présent contrat, le Ministre chargé de l'Aviation marchande demande à la Compagnie l'ouverture de lignes nouvelles dont les résultats financiers paraîtraient devoir être déficitaires, des avenants seront conclus pour fixer les modalités de la contribution financière de l'Etat correspondant à l'exploitation de ces lignes.

Article 7.

Des acomptes sur la contribution financière due par l'Etat seront versés au début de chaque trimestre, après accord du Contrôleur d'Etat. Ils donneront lieu à régularisation dès que les comptes afférents à l'exercice en cause auront été approuvés.

Article 8.

Le présent contrat prend effet au 1er janvier 1956. Il est conclu pour une durée de trois ans, et sera renouvelé d'année en année à l'expiration de ce délai par tacite reconduction, sauf dénonciation de l'une ou l'autre des parties six mois au moins avant le début de chaque exercice.

CAHIER DES CHARGES

ANNEXE AU CONTRAT RELATIF A L'EXPLOITATION DE LIGNES AÉRIENNES INTERNATIONALES

Article premier.

Les pays ou territoires étrangers que la Compagnie nationale Air France s'engage à desservir, conformément à l'article premier du contrat, sont les suivants :

— Canada, Etats-Unis d'Amérique, Mexique ;

— Argentine, Uruguay, Brésil, Colombie, Venezuela ;

— Japon, Territoire de Hong-Kong, Philippines, Thaïlande, Birmanie, Inde, Pakistan ;

— Irak, Iran, Syrie, Liban, Israël, Egypte ;

— Turquie, Grèce, Italie, Espagne, Portugal, Autriche, Tchécoslovaquie, Allemagne, Suisse, Etats Scandinaves, Grande-Bretagne.

D'autres pays ou territoires pourront être desservis par la Compagnie nationale à la demande ou avec l'accord du Ministre chargé de l'Aviation marchande.

Article 2.

Les services à effectuer, les itinéraires et les escales à desservir, le matériel à utiliser et les fréquences à adopter font l'objet de programmes annuels d'exploitation soumis par la Compagnie à l'approbation du Ministre chargé de l'Aviation marchande, en application des dispositions de l'article 15 de la loi du 16 juin 1948 portant statut de la Compagnie nationale Air France.

Article 3.

Les tarifs applicables sur ces services sont ceux que l'Etat homologue en application des dispositions de la loi du 16 juin 1948 portant statut de la Compagnie nationale Air France.

Article 4.

Les éléments de dépenses et de recettes dont la variation, à partir de la date de signature du contrat, est susceptible d'entraîner une modification de la charge imposée à la Compagnie nationale dans les conditions prévues aux articles 4 et 5 du contrat sont les suivants :

1° Frais de vol ;

2° Frais de matériel volant ;

3° Frais d'entretien ;

4° Frais de commissariat, déduction faite des recettes de commissariat provenant de services rendus à d'autres compagnies ;

5° Frais d'escale, déduction faite des recettes provenant des services rendus, aux escales intéressées, à d'autres entreprises ;

6° Frais de vente ;

7° Frais généraux, frais communs et frais financiers ;

8° Recettes commerciales concernant le transport des passagers, de la poste, des marchandises, des bagages et des colis postaux.

Il est assorti de l'Avenant suivant, signé le 7 août 1959.

AVENANT N° 1

AU CONTRAT ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE RELATIF A L'EXPLOITATION DE LIGNES AÉRIENNES INTERNATIONALES

Article 1er.

Les dispositions du contrat intervenu, le 8 juin 1956, entre l'Etat et la Compagnie nationale Air France, pour l'exploitation de lignes aériennes internationales sont reconduites pour une nouvelle période d'une année s'étendant du 1er janvier au 31 décembre 1959, sous réserve des modifications suivantes :

L'article 5 est abrogé et remplacé par un article 5 nouveau ainsi conçu :

« Article 5 nouveau. — Il sera effectué, à la clôture de l'exercice, un calcul des résultats totaux de l'exploitation de la Compagnie, y compris les résultats du secteur non contractuel. Dans le calcul, la Compagnie sera tenue d'inclure les indemnités incombant à l'Etat en application de l'article 4 du contrat, éventuellement augmentées de la prime d'intéressement prévue audit article. Lorsque le calcul ainsi opéré fera ressortir un solde positif, les indemnités incombant à l'Etat seront réduites d'une somme égale à la moitié de ce solde. »

Article 2.

Par convention expresse entre les parties, il est convenu que les modifications apportées par le présent avenant à l'article 5 du contrat du 8 juin 1956 seront appliquées au calcul des indemnités versées par l'Etat à la Compagnie au titre de l'exercice 1958.

*
* *

L'avenant et le contrat n'ont qu'un caractère provisoire, des modifications devaient être apportées en 1960, nous n'avons pu encore en avoir l'économie. Mais elles seront probablement minimes.

D'autre part, une autre convention a été conclue entre l'Etat et la Compagnie nationale Air France pour la formation des pilotes de ligne nécessaires à l'ensemble de l'aviation marchande française. Le contrat initial du 20 septembre 1955 a été modifié à diverses reprises par voie d'avenants.

Ce régime actuel de la formation de base des pilotes de ligne est précisé par l'arrêté du 28 octobre 1959 ci-dessous.

B. — Contrat relatif à la formation de base des pilotes de ligne par le Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale.

Le contrat du 13 octobre 1959 relatif à la formation des pilotes de ligne est ainsi rédigé :

Article 1er.

Le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale assume la formation de base des candidats au brevet et à la licence de ligne ne possédant aucune expérience aéronautique.

Article 2.

Cette formation comprend un enseignement théorique et une instruction pratique assurés par le centre national de Saint-Yan, en liaison avec l'école nationale de l'aviation civile, pour l'obtention :

— du brevet et de la licence de pilote professionnel ;

— de la qualification de vol aux instruments.

La phase ultérieure de la formation des pilotes de ligne est assurée par l'école des pilotes de ligne, gérée par la Compagnie nationale Air France, en liaison avec l'école nationale de l'aviation civile.

Article 3.

Les stagiaires admis à suivre cette formation bénéficient d'un régime de bourses d'études fixé par instruction ministérielle ; jusqu'à nouvel ordre, l'instruction n° 3.646.SFASA/3 FAS du 1er juin 1957 est applicable.

Article 4.

Le nombre des bourses à accorder est fixé chaque année par le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale (direction des transports aériens).

Article 5.

Il est créé un conseil chargé d'étudier les problèmes relatifs à la formation des pilotes de ligne, dont les attributions seront fixées par décision du secrétaire général à l'aviation civile et commerciale.

Ce conseil, placé sous la présidence du directeur des transports aériens ou de son représentant, comprend :

Le chef du service de la formation aéronautique, du travail aérien et des transports ou son représentant ;

Le directeur de l'école nationale de l'aviation civile ou son représentant ;

Un membre de l'organisme du contrôle en vol ;

Un représentant de chacune des compagnies de transport aérien intéressées ;

Le responsable des stages de l'école des pilotes de ligne ;

Le chef du centre national chargé de la formation de base des pilotes de ligne.

Le conseil peut s'adjoindre des experts à titre consultatif.

Article 6.

Le premier cycle régulier de formation de base des pilotes s'ouvrira dans le courant de l'année 1960.

Article 7.

A titre transitoire, le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale prendra toutes dispositions utiles pour que les boursiers « pilotes professionnels » admis en 1959 au centre national de Saint-Yan aient la facilité de suivre un enseignement complémentaire les amenant au niveau défini à l'article 2.

Article 8.

Le conseil de perfectionnement prévu par la décision n° 1.565/DTA/N du 9 avril 1956 est supprimé.

Ses attributions, telles qu'elles sont définies par ladite décision, sont dévolues au conseil créé par le présent arrêté.

Article 9.

Le secrétaire général à l'aviation civile et commerciale est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

*
* *

Les candidats proviennent de trois sortes de recrutement, respectivement désignées A, B et C-Ti.

1. *Formation A :*

La catégorie A correspond à la formation dite *ab initio* dont la durée totale est de trente mois à trois ans.

L'Ecole des pilotes de ligne, gérée par Air France, a ainsi reçu deux groupes de candidats : cycles d'instruction respectivement dénommés A1 et A2, d'une vingtaine d'élèves chacun.

Ceux-ci ont été choisis parmi les jeunes gens possédant le baccalauréat « mathématiques élémentaires », répondant à une visite médicale très sévère et dont les aptitudes ont été reconnues au cours d'une période de sélection de deux mois.

Le stage A1 a commencé fin 1956 et le A2 fin 1957 ; ils se termineront respectivement au début et à la fin de 1961.

Lorsque les élèves auront terminé le cycle d'instruction et passé la totalité des examens de la licence de pilote de ligne, ils devront accomplir leur service militaire et c'est seulement au moment où ils seront libérés de leurs obligations militaires, au sein du personnel navigant de l'Armée de l'Air, qu'ils rejoindront les Compagnies de transport aérien.

Le recrutement de type A, tel qu'il était assuré jusqu'à présent, en totalité, par l'Ecole des pilotes de ligne gérée par Air France, a été suspendu et remplacé par un nouveau système, défini par un arrêté du 13 octobre 1959 (*Journal officiel* du 28 octobre 1959).

Dans ce système, l'Ecole nationale de l'Aviation civile assure la totalité de la formation théorique, le Service de la Formation aéronautique du travail aérien et des transports (Centre de Saint-Yan) étant chargé de la formation en vol jusqu'à l'obtention de la licence de pilote professionnel (entraînement monomoteur) et de la licence de pilote professionnel de 1re catégorie (entraînement bimoteur et vol aux instruments). C'est seulement au moment où les élèves seront détenteurs de la licence de pilote professionnel de 1re classe qu'ils passeront à l'Ecole des pilotes de ligne pour terminer

le cycle d'instruction. Il est cependant envisagé de leur faire accomplir leur service militaire dans les cadres du personnel navigant, afin d'accroître leur expérience, avant de les admettre à l'Ecole des pilotes de ligne.

2. *Formation B :*

Elle recrute par concours parmi les pilotes ayant déjà une certaine expérience aéronautique, c'est-à-dire une grosse majorité parmi les pilotes militaires de moins de 28 ans.

Les stages durent environ 20 mois, les élèves subissent en cours d'instruction les examens pour l'obtention de la licence de pilote professionnel, de pilote professionnel de 1re classe et enfin de pilote de ligne.

L'entraînement se divise schématiquement en trois phases : début sur monomoteur et bimoteur léger, entraînement au vol aux instruments sur DC 3, formation quadrimoteur et entraînement en ligne sur quadrimoteur.

Les stages catégorie B ont été suspendus en 1959 du fait que les besoins en pilotes de ligne sont, pour l'immédiat, satisfaits.

3. *Formation C-Ti :*

Il s'agit de pilotes professionnels de 1re classe en service dans les Compagnies à titre de copilotes, choisis par le Conseil de perfectionnement de l'Ecole des pilotes de ligne suivant leurs aptitudes générales et à la suite d'un examen de leurs connaissances d'ordre technique et scientifique.

Les intéressés sont admis à l'Ecole pendant une période de 4 mois au cours de laquelle ils préparent uniquement la partie théorique de la licence de pilote de ligne (partie du stage dénommée « C »).

Seuls les candidats reçus aux examens théoriques sont admis à poursuivre l'entraînement en vol (rappel bimoteur, vols aux instruments, puis quadrimoteur, formation en ligne) au terme duquel ils subissent les épreuves pratiques de la licence de pilote de ligne. La durée totale de l'entraînement en vol est de 8 mois environ (partie du stage dénommée « Ti »).

Compte tenu des résultats particulièrement satisfaisants (70 à 100 % de réussite) et des besoins actuellement limités, les cycles

C-Ti, comprenant un nombre restreint de pilotes, sont poursuivis de préférence aux cycles d'instruction de catégorie B.

En résumé, l'Ecole des pilotes de ligne subventionnée par l'Etat et gérée par Air France pour les besoins de l'ensemble des Compagnies françaises de transport aérien continuera d'assurer la formation pratique des pilotes de ligne des catégories « B » et « C-Ti » et le second stade de la catégorie « A » dont le premier stade (Pilote professionnel et qualification de vol aux instruments) sera confié au Centre national de Saint-Yan.

Il convient d'ajouter que la transformation éventuelle en copilotes de certains radio-navigants et mécaniciens navigants de la Compagnie nationale Air France sera assurée par l'Ecole du Bourget, ceux d'autres compagnies pourront être confiés au Centre de Saint-Yan (les copilotes recevant la licence de pilote professionnel de 1re classe comportant la licence de pilote professionnel à laquelle s'ajoute la qualification de vol aux instruments).

Le contrat passé entre l'Etat et la Compagnie Air France pour la formation du personnel navigant appelle plusieurs observations :

— la première consiste dans le fait que dans tous les pays du monde, ou presque, la formation des pilotes est confiée à des compagnies nationales ou privées qui, seules, possèdent les appareils et éventuellement les moniteurs capables de distribuer cet enseignement ;

— en second lieu la formation donnée par la Compagnie Air France dans son école des pilotes de ligne donne satisfaction et aucune critique n'a été enregistrée émanant des pouvoirs publics ou des compagnies privées qui font appel à eux.

Après avoir étudié la possibilité de transférer la partie de cette école de perfectionnement consacrée à la qualification sur Boeing à Dakar, un accord est intervenu pour l'établir à Istres, ce qui facilite sa surveillance.

Enfin le décret du 30 septembre 1953, modifiant la loi du 16 juin 1948 portant institution de la Compagnie nationale, a posé le principe de la passation entre l'Etat et Air France de contrats définissant, d'une part, les obligations d'intérêt général imposées à la Compagnie et, d'autre part, les modalités de la contribution financière que les Pouvoirs Publics lui fournissent en contrepartie.

Le décret d'application du 7 janvier 1955 a précisé l'objet de ces contrats.

Le contrat relatif à la formation de personnels navigants s'inscrit dans ce cadre général.

Ce contrat fixe les conditions dans lesquelles la Compagnie nationale assure, pour le compte de l'Etat, la formation des pilotes de ligne nécessaires à l'ensemble du transport aérien français (Air France et Compagnies privées françaises).

Le contrat initial, signé le 20 septembre 1955, modifié à diverses reprises par voie d'avenants au cours des années suivantes, doit être remplacé prochainement — les principes demeurant inchangés — par un nouveau contrat, en harmonie avec le régime actuel de la formation de base des pilotes tel qu'il a été précisé par le décret du 13 octobre 1959.

Il convient de noter que le contrat relatif à la formation des personnels navigants ne concerne en rien l'activité propre d'Air France, qui est l'exploitation commerciale de lignes aériennes.

En fait, ce contrat peut, en quelque sorte, s'analyser comme une charge de l'Etat au titre de l'enseignement technique.

Les frais exposés par la Compagnie Air France au titre de la formation des personnels navigants sont remboursés par l'Etat sur la base d'un compte spécial tiré de la comptabilité analytique d'exploitation de la Compagnie.

De 1955 à 1958, le coût de l'instruction a évolué de la manière suivante :

1955	5.438.430 NF ;
1956	8.146.610 NF ;
1957	7.041.920 NF ;
1958	6.863.530 NF ;
1959	7.940.000 NF.

Pour 1960, l'estimation est la suivante :

1960	6.470.000 NF.

Le coût de la formation d'un pilote de ligne, appartenant au recrutement B, c'est-à-dire issu de l'Armée de l'Air et déjà titulaire d'un certain nombre d'heures de vol au moment de sa prise en charge, est d'environ 117.000 NF.

Il importe enfin de rappeler que, si les dépenses entraînées par la mission d'enseignement technique ainsi remplie par Air France, à la demande de l'Etat, sont prises en charge par le budget de l'Aviation civile, par contre, la Compagnie continue à supporter les frais afférents à la qualification sur appareils, qui ont évolué de la manière suivante au cours des années correspondantes :

1955	6.010.410 NF ;
1956	9.334.739 NF ;
1957	17.103.680 NF ;
1958	14.655.820 NF ;
1959	22.170.000 NF.

L'estimation pour 1960 est de : 53.000.000 NF.

Ce dernier chiffre, concernant l'exercice 1960, marque l'effort considérable que suppose la qualification des équipages sur *Boeing* et *Caravelle*. Sur une dépense globale de l'ordre de 53 millions de nouveaux francs, plus de 35 millions représentent d'ailleurs des frais de premier établissement qui doivent être amortis sur les exercices suivants, la somme laissée à la charge de l'exercice 1960 représentant l'effort de qualifications correspondant à l'exploitation de l'année 1960.

On peut estimer que le prix moyen de qualification d'un équipage sur *Boeing* (commandant de bord, copilote, deux mécaniciens) s'élève à 510.000 NF, et pour la qualification sur *Caravelle*, avec toutefois un seul mécanicien, à 180.000 NF.

C. — **Contrat Bréguet.**

Le contrat relatif à l'acquisition des appareils Bréguet ne concerne pas l'activité spécifique de la Compagnie. Il a pour objet de rembourser à Air France, sous forme d'annuités, une part égale à 40 % du prix d'achat de ces appareils, l'Etat ayant accepté de supporter cette charge pour ramener ce prix à un taux international. En fait, le contrat peut, en quelque sorte, s'analyser comme une aide de l'Etat à la construction aéronautique française.

Les crédits correspondants s'élèvent pour 1960 à 2.880.000 NF.

Il est à noter que le contrat Bréguet comportait à l'origine des clauses prévoyant la contribution de l'Etat aux frais d'exploitation des appareils. La Compagnie a, dès 1958, renoncé au bénéfice de

ces clauses, compte tenu des résultats satisfaisants obtenus par le Bréguet du fait de son utilisation intensive sur l'Algérie, laquelle a permis un progrès des rotations et des coefficients de remplissage, en même temps d'ailleurs que s'affirmaient avec le temps les qualités propres de ce type d'appareil.

Situation du contrat Bréguet.

	En nouveaux francs.
40 %. — Achat de 12 appareils	26.868.331,80
40 %. — Aménagements Air France	1.005.981,02
40 %. — Dotations initiales rechanges origine française	2.987.748,10
Capital	30.862.060,92
Intérêts	12.243.199,08
Total	43.105.260 »
Remboursements effectués à fin 1959	19.003.453,93

Echéancier des remboursements à venir :

	Au 30 juin.	Au 31 décembre.	Total annuel.
	NF.	NF.	NF.
1960	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684 »
1961	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684 »
1962	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684 »
1963	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684 »
1964	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684 »
1965	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684 »
1966	894.521,41	1.979.162,59	2.873.684 »
1967	894.521,41	903.728,83	1.798.250,24
1968	796.754,71	737.986,25	1.534.740,96
1969	384.499,33	236.920,94	621.420,27
1970		31.606,60	31.606,60
			24.101.806,07

III. — SITUATION ACTUELLE DE LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE

A. — Organisation générale.

La Compagnie nationale Air France comprend (voir organigramme [Annexe IX]) :

Un Conseil d'Administration, dont le Président M. Max Hymans vient de voir son mandat renouvelé pour six ans, dont la composition est la suivante (au 1er juillet 1960) :

Membres désignés par le Ministre des Travaux publics.	M. Alexandre ARON. M. le Contrôleur général MOUTTE.
Membre désigné par le Ministre des Finances.	M. Pierre SCHWEITZER.
Membre désigné par le Ministère de la France d'Outre-Mer.	M. Georges PETER.
Membres non fonctionnaires..	M. Max HYMANS. M. le Général COCHET.
Membre représentant les Chambres de Commerce de la Métropole.	M. Henri LUMIÈRE.
Membre représentant les Chambres de Commerce de France à l'étranger.	M. Edmond GISCARD D'ESTAING.
Membres représentant le personnel.	M. Willy BOEHLER. M. René LAMI. M. Maurice BAILLEUL. M. Guido GRASSI.
Membres désignés par les actionnaires autres que l'Etat.	M. BLOCH-LAINÉ (Caisse des Dépôts). M. Jacques FOUGEROLLE (Chambre Commerce). M. Jean MARIE (Compagnie Générale Transatlantique). M. Robert LABBE (Banque Worms).

Direction de la Compagnie.

Directeur général.....	M. Louis LESIEUX.
Directeurs généraux adjoints.....	M. Maurice LEMOINE.
	M. Raymond DUPRÉ.
	M. Robert MONTARNAL.
Directeur financier.....	M. Emile DELCLAUX.
Directeur commercial.....	M. DE VILLENEUVE.
Directeur du matériel.....	M. Jacques SCHERER.
Directeur de l'exploitation.....	M. Pierre MARION.
Directeur du personnel.....	M. Auguste VIVIER.

Trois commissaires aux comptes.

La direction est assurée par le Directeur général, assisté des trois Directeurs généraux adjoints.

Le premier, qui remplit les fonctions de Secrétaire général, a notamment dans ses attributions :

— les affaires générales et les questions concernant les filiales ;
— les affaires juridiques, le contentieux et les assurances ;
— les problèmes relatifs aux bases et aux bâtiments ;
— les problèmes d'organisation.

Le deuxième est plus spécialement chargé des affaires techniques ; à ce titre, il traite plus particulièrement les problèmes de direction générale concernant le matériel et l'exploitation des avions tels que :

— études des avions nouveaux et en exploitation ;
— entretien et revision des avions ;
— approvisionnements ;
— techniques de vol : navigation, infrastructure, etc. ;
— techniques de transport : escales, commissariat, etc.

Le troisième est plus spécialement chargé des affaires économiques ; à ce titre, il traite les problèmes de direction générale concernant les questions commerciales et financières, c'est-à-dire :

— les programmes et horaires ;
— les accords ;
— les problèmes de vente ;
— les problèmes budgétaires et les investissements ;
— les problèmes bancaires et fiscaux ;
— les problèmes de recettes et de comptabilité générale.

Les différentes Directions :

Direction commerciale ;

Direction financière ;

Direction de l'exploitation ;

Direction du matériel ;

Direction du Personnel ;

Département études et programmes ;

Département des télécommunications fixes ;

Service médical ;

Centre d'exploitation postal,

dépendent de l'ensemble de la Direction générale, sous réserve des spécialisations indiquées plus haut pour chacun des Directeurs généraux adjoints. Dépendent directement du Directeur général les principales représentations :

France ;

Afrique du Nord ;

Europe-Nord ;

Europe-Sud ;

Afrique, sauf A. F. N. ;

Proche et Moyen-Orient ;

Extrême-Orient ;

Amériques,

soit 36 représentations régionales.

Une mention spéciale doit cependant être faite pour les pays de démocratie populaire : Pologne et U. R. S. S. pour lesquels des accords récents ont amené à créer une représentation à Moscou, la direction restant à Paris.

B. — **Effectifs.**

Au 1er janvier 1960, le personnel total de la Compagnie représente 20.970 agents, soit une augmentation d'environ 4,50 % par rapport à l'année précédente.

Ce pourcentage est à rapprocher de celui de l'augmentation du trafic qui est de 9 % par rapport à 1958.

L'effectif du personnel navigant est de 2.062 agents, dont 1.270 officiers navigants et 792 hôtesses et stewards.

La répartition du personnel au sol, qui comprend 18.908 agents, est la suivante :

Ateliers 35,5 % ;
Exploitation 30,8 % ;
Commercial 17,5 % ;
Autres services 16,2 %.

C. — **Flotte de la Compagnie nationale Air France au 1er septembre 1960.**

12 *Boeing ;*
17 *Caravelle ;*
10 *L 1649 A ;*
21 *L 1049 ;*
11 *L 749 ;*
8 *Viscount ;*
12 *Bréguet ;*
27 *DC 4* + 1, loué à Tunis-Air ;
29 *DC 3* + 3, loués à : Royal Air Cambodge, Royal Air Maroc, Aérotec.

Prévisions de livraison.

En 1960.

Caravelle :
N° 18, 30 septembre 1960 ;
Nos 19-20, 31 octobre 1960 ;
Nos 21-22, 30 novembre 1960 ;
Nos 23-24, 31 décembre 1960.

Boeing :
Nos 13-14-15, septembre 1960 ;
N° 16, octobre 1960 ;
N° 17, novembre 1960.

En 1961.

3 *Caravelle.*

2 autres *Caravelle* qui seront mises à la disposition d'Air France et Air Liban.

En 1962.

Des autorisations d'achat ont été accordées pour 6 *Caravelle* et 3 *Boeing.*

D. — **Trafic et coefficients de remplissage.**

1° *Coefficients de remplissage tous réseaux* (Tableau 1) :

De 1954 à 1956, les coefficients de remplissage de la plupart des compagnies internationales se sont progressivement améliorés, puis, sous l'influence de la récession économique internationale des années 1957 et 1958, ont brusquement fléchi, pour se situer, fin 1958, à un niveau inférieur à celui de 1956.

Par contre, en 1959, on enregistre une nette reprise du transport aérien mondial : le coefficient de remplissage moyen de l'ensemble des Compagnies I. A. T. A. est de 61,4 % (contre 59,6 % en 1958).

Parallèlement, les coefficients de remplissage d'Air France ont suivi la même évolution, en restant cependant très nettement au-dessus de la moyenne.

TABLEAU I

Coefficients de remplissage passagers tous réseaux.

Statistiques I. A. T. A. (International Air Transport Association).

COMPAGNIES	1954	1955	1956	1957	1958	1959
T. W. A.	64,2	61,8	64,0	62,8	62,5	68,9
P. A. A.	61,7	64	64,5	65,3	62,6	69,5
Air France	67,1	67,9	68,9	68,5	62,7	63,3
B. O. A. C.	64,4	61,7	65	65,1	60,5	60,9
K. L. M.	59,2	58,5	61,9	59,9	53,3	54,4
S. A. S.	48,5	51,5	57,2	55,3	54,7	57,8
B. E. A.	64,4	63,9	69,6	70,2	62,5	68,9
Sabena	64,1	67,1	54,2	57,1	56	52,8
Swissair	59	64,8	64,5	61,7	59	60,3
D. L. H.			51,4	57,1	53,2	53,5
Alitalia			54,6	56,8	54,6	56,1
Toutes compagnies	61,9	63,3	63,9	62,7	59,6	61,4

2° *Coefficients de remplissage sur l'Atlantique Nord* (Tableau II):

Sur ce secteur, particulièrement important dans le transport aérien mondial, la Compagnie nationale dispose d'une excellente position. En dépit de la concurrence très vive des appareils à réaction mis en ligne, avant ses concurrents, par P. A. A., qui ont assuré à celle-ci un coefficient de remplissage très élevé (79 %), Air France, suivant immédiatement P. A. A., s'est maintenue en 1959

au-dessus de la moyenne des compagnies européennes desservant cet axe. Il en est de même pour les neuf premiers mois de l'année en cours, où la mise en ligne des *Boeing* de la Compagnie nationale a permis une nouvelle amélioration de son coefficient de remplissage.

D'une façon plus générale, le trafic d'Air France pour l'ensemble des lignes d'Amérique, sur la base de l'indice 100 pour 1958, est passé à 106 pour 1959 et le coefficient de remplissage passagers a progressé, dans le même temps, de 66 à 68 %.

En 1960, sous la triple influence de la mise en service par la Compagnie nationale des *Boeing* 707-320, des nouveaux accords franco-américains et de l'amélioration du réseau commercial en Amérique, l'activité d'Air France a continué à progresser de manière très satisfaisante.

TABLEAU II

Coefficients de remplissage Atlantique Nord.

COMPAGNIES	1955	1956	1957	1958	1959	1960 janvier-sept.
Air France	67,4	71,3	71,1	63,7	66	67,3
K. L. M.	60,7	62,9	68	58,8	63	63
B. O. A. C.	63,7	64,3	71	65,8	64	65,3
P. A. A.	67	64,4	66	62,3	79	79,5
Sabena	57,1	52,7	60,6	54,4	52	50
S. A. S.	63,2	63,8	64,6	61,6	64	65,5
Total I. A. T. A.	64,8	64	66,8	61,2	66	67,1

Le tableau ci-dessus donne les statistiques comparées telles que publiées par l'I. A. T. A. et pour l'Atlantique Nord seul.

Nous y constatons que le rang occupé par Air France est fort honorable. L'avance de la P. A. A. en 1959 est indiscutablement due à la mise en service des *Boeing 707* par cette compagnie avant ses concurrents et à l'attrait de ces nouveaux appareils.

3° *Trafic et coefficients de remplissage Asie* (long-courriers).

Le trafic a augmenté de 6 % en 1959. Le remplissage est passé de 56 % en 1958 à 57 % en 1959. En raison de l'apparition des

quadrijets étrangers sur les lignes d'Asie, Air France n'est pas parvenue à améliorer, comme sur les autres réseaux, le coefficient de remplissage pour le premier semestre 1960. Celui-ci demeure inchangé.

Nous avons pu constater nous-mêmes au début de 1960 que des passagers français prenant l'avion d'Air France à Saigon, descendaient à Bangkok prendre les quadrijets de compagnies étrangères, leur faisant gagner plus de 6 heures sur le trajet.

Les représentants d'Air France en Asie, malgré un dynamisme auquel nous tenons à rendre hommage, seront impuissants à résister à cette concurrence tant que Air France n'aura pu, sur ce trajet, équiper sa ligne de *Boeing 707,* dont l'apparition n'est malheureusement pas prévue avant décembre 1960. Toutefois les accords de pool avec la T. A. I. qui exploite des DC 8 ont amélioré la situation au milieu de 1960.

4° *Sur la ligne polaire* (tableau III), Paris-Tokio.

Les coefficients de remplissage se sont considérablement relevés sous la double influence de la mise en service des quadrijets *Boeing* et des accords avec la Japan Air Lines.

TABLEAU III

Ligne polaire Paris—Tokio—Paris.

Coefficients de remplissage comparés (deux sens cumulés).

	1959 (1)	1960 (2)
Avril	48	58
Mai	61	58
Juin	36	55
Juillet	46	53
Août	46	54
Septembre	50	73

(1) Fréquence : 2 Super Star par semaine.
(2) Fréquence : 1 Super Star et 1 Boeing depuis le 17 février 1960.

N. B. — Depuis le 3 octobre 1960, la fréquence a été maintenue à 2 services par semaine assurés par 2 Boeing.

5° *Trafic et coefficients de remplissage Afrique* (long-courriers, Afrique noire et Madagascar) :

L'augmentation de trafic a été de 7 % en 1959 par rapport à 1958. Le coefficient de remplissage est passé de 65 %, pour l'année 1958, à 62 % pour l'année 1959.

Il est encore trop tôt pour connaître l'influence qu'aura l'évolution de la Communauté sur ces résultats. Il en est de même en ce qui concerne les conséquences de l'accord passé entre l'U. A. T. et Air France pour les lignes long-courriers desservant l'Afrique noire.

6° *Trafic et coefficients de remplissage Europe :*

Sur le secteur européen, les mêmes tendances se sont révélées que pour l'ensemble des réseaux, avec un maximum de baisse en 1956 ; seule la B. E. A., bénéficiant de sa position insulaire, dépasse les coefficients de remplissage d'Air France.

En outre, en 1959, la reprise d'Air France a été des plus spectaculaires. C'est ainsi que le trafic de la Compagnie Nationale a augmenté de 18 % par rapport à 1958 et que le coefficient de remplissage est passé de 63 %, en 1958, à 69 % en 1959.

7° *Trafic et coefficients de remplissage France-Algérie :*

De 1958 à 1959, capacité et trafic ont progressé respectivement de 23 % et de 17 %. Le coefficient de remplissage a baissé de 76 % à 72 %, sous la double influence de la mise en service d'appareils plus importants et aussi d'une concurrence très active.

Il en est de même en Algérie intérieure et au Sahara où l'augmentation de trafic a été de 36 %, mais où l'on constate une baisse de coefficient de remplissage, qui passe de 81 %, pour l'année 1958, à 70 % pour l'année 1959.

Il est à noter d'ailleurs que des coefficients de remplissage se situant aux alentours de 70 % sont certainement à un niveau qu'il n'est pas souhaitable de voir trop largement dépassé. Aussitôt que les taux de remplissage s'élèvent en permanence au-dessus de ce seuil, on est en droit de penser en effet que le transporteur refuse, même en dehors des périodes de pointe, des clients qui n'arrivent pas à trouver de places pour la date de leur choix.

8° *Trafic et coefficients de remplissage Méditerranée-Afrique du Nord-Corse :*

Même tendance : réduction de trafic de 1 % et réduction des coefficients de remplissage de 69 % à 67 %. Il est certain que les événements politiques ont eu une répercussion sur les résultats obtenus sur les lignes.

9° *Trafic et coefficients de remplissage Réseaux locaux* (Afrique centrale, Afrique occidentale, Antilles, Madagascar) :

Le trafic s'est développé de 6% en 1959 par rapport à 1958, tandis que le coefficient de remplissage passait de 49 % en 1958 à 50 % en 1959.

Là aussi, il est difficile de faire des prévisions à long terme en raison de l'évolution de la Communauté.

*
* *

Pour 1959, le coefficient de remplissage moyen d'Air France, soit 67,3 %, a subi une augmentation sensible par rapport à 1958. Cette augmentation, traduite en passagers-kilomètre, se ventile ainsi :

+ 7 % long-courriers d'Amérique qui représentent 24,8 % de l'activité ;

+ 8 % long-courriers d'Asie qui représentent 10,8 % de l'activité ;

+ 9 % long-courriers d'Afrique qui représentent 15,7 % de l'activité ;

+ 18 % Réseau européen qui représentent 17,1 % de l'activité ;

+ 7 % Réseau méditerranéen qui représentent 25,3 % de l'activité ;

+ 1 % Réseaux régionaux qui représentent 6,3 % de l'activité.

*
* *

Exploitation des Caravelles.

En moins d'un an d'exploitation commerciale (du 6 mai 1959 au 30 avril 1960) Caravelle a effectué 4.327 vols, parcouru 5.581.351 kilomètres commerciaux et transporté près de 300.000 passagers (soit un coefficient de remplissage moyen de 71 %).

E. — **Productivité.**

L'étude des productivités comparées des compagnies de navigation aérienne les plus importantes est rendue quelque peu malaisée du fait que l'unité de mesure est la tonne-kilomètre par agent, offerte, et non pas transportée.

De plus, Air France assure de nombreux services (cuisine, fauteuils, aménagements intérieurs) pour d'autres compagnies qui n'ont pas cette sujétion.

Certaines compagnies étrangères, Swissair, en particulier, n'ont pas les mêmes préoccupations.

La productivité d'Air France est donc très satisfaisante, compte tenu de ces considérations.

Productivité comparée des grandes compagnies aériennes européennes.

ANNÉE 1959 (1).

Alitalia	22.940	tonnes/km.
Air France	20.200	—
Swissair	19.395	—
K. L. M.	17.748	—
S. A. S.	16.901	—
B. E. A.	16.355	—
Sabena	14.247	—
Lufthansa	13.909	—
Aer Lingus	7.602	—

(1) Source : Rapports annuels des Compagnies.

Evolution par compagnies du trafic aérien depuis 1957 (en distinguant passagers et fret).

COMPAGNIES	1957			1958			1959		
	Pass./km (1.000).	T/km fret (1.000 T/km).	T/km totales (1.000 T/km).	Pass./km (1.000).	T/km fret (1.000 T/km).	T/km totales (1.000 T/km).	Pass./km (1.000).	T/km fret (1.000 T/km).	T/km totales (1.000 T/km).
Air France	3.091.531	69.358	374.442,6	3.254.307	72.185,2	390.738,3	3.526.339	79.070,2	420.288,1
T. A. I.	309.655	6.600,9	38.174,6	344.288	6.771,1	42.028,6	359.770	7.689,6	44.444,2
U. A. T.	304.309	15.633,2	45.616,5	372.391	17.959,7	54.350,3	408.273	18.500,7	58.438,7
C. G. T. A.	286.610	3.758,8	32.166,1	329.750	4.960,4	38.374,7	410.136	5.259,3	46.668,9
S/Total	3.992.105	95.350,9	490.399,8	4.300.736	101.876,4	525.491,9	4.704.518	110.519,8	569.839,9
Aérotechnique	12.382	1.287,1	2.464	8.271	992,4	1.721,5	15.327	636,7	2.050,7
Air Madagascar	3.701	353,2	729,1	6.266	568,5	1.185,9	10.073	756,5	2.186,4
R. A. I.	518	2,3	51,1	608	5	64,2	1.417	7,9	274,8
Transpac	1.339	11,5	118,5	1.726	27,2	171,2	1.635	21,7	203,6
S/Total	17.940	1.654,1	3.362,7	16.871	1.593,1	3.142,8	28.452	1.422,8	4.715,5
Total	4.010.045	97.005	493.762,5	4.317.607	103.469,5	528.634,7	4.732.970	111.942,6	574.555,4
Variation sur l'année précédente	+ 12 %	+ 9 %	+ 10 %	+ 8 %	+ 7 %	+ 7 %	+ 10 %	+ 8 %	+ 8 %

Sources : *Etudes statistiques du S. G. A. C. C.* (1957-1958-1959).

Trafic de passagers entre les Etats-Unis et l'Europe au cours des années 1954, 1955, 1956, 1957, 1958 et 1959.

(Passagers en unités — deux sens réunis.)

ANNEES	U. S. A.-FRANCE	
	Total (avion+bateau).	Dont avion.
1954	276.634	105.629
% avion		38,2
1955	293.475	129.499
% avion		44,1
1956	319.097	155.148
% avion		48,6
1957	320.410	161.837
% avion		50,5
1958	379.873	221.328
% avion		58,3
1959	400.555	261.320
% avion		65,2
Tableau de variation :		
1955/1954	+ 6,08	+ 22,59
1956/1955	+ 8,73	+ 19,80
1957/1956	+ 0,41	+ 4,31
1958/1957	+ 18,55	+ 36,75
1959/1958	+ 5,44	+ 18,06

La part du trafic aérien assuré par les compagnies françaises dans l'ensemble du trafic mondial (Chine et U. R. S. S. exceptées) a été en 1958 de 5,18 %, en 1959 de 5,02 %.

En 1957, ce chiffre était de 5,07 % mais il faut tenir compte, pour interpréter ces données, du fait que le nombre des compagnies dont les résultats sont totalisés par l'O. A. C. I. s'accroît d'une année à l'autre.

L'évolution du trafic aérien français, par rapport à l'ensemble des compagnies mondiales, est résumée par les taux d'accroissement indiqués ci-dessous :

Années.	Compagnies françaises.	Compagnies mondiales (O. A. C. I.).
1956/1957	10 %	14 %
1957/1958	7 %	5 %
1958/1959	9 %	10 %

Le nombre de kilomètres parcourus dans le monde s'est élevé en 1959 à 3.020 millions de kilomètres, dont 180.637.000 par les compagnies françaises, soit en pourcentage 5,98.

F. — Répartition des recettes commerciales par représentation.

Dans les ventes par représentation figurant ci-dessous sont compris les billets des autres Compagnies délivrés par Air France.

Ce tableau fournit donc davantage une indication sur l'activité commerciale des représentations, dépendant directement de la Direction générale d'Air France, que sur l'importance des ventes directes d'Air France.

Répartition des recettes par représentation.

(En pourcentage.)

REPRÉSENTATIONS	1958	1959	REPRÉSENTATIONS	1958	1959
France.			*Afrique.*		
Paris	27,37	28,64	A. O. F.	5,98	6,49
France Sud-Ouest	1,32	1,49	A. E. F.	5,11	5,34
France Sud-Est	2,13	2,29	Madagascar	3,33	3,43
France Côte d'Azur	1,50	1,43	Afrique orientale britannique	0,21	0,18
France Centre	1,48	1,52	Egypte	—	—
France Est	0,47	0,55			
Europe.			*Asie et Océanie.*		
Belgique	0,08	0,04	Israël	0,60	0,60
Grande-Bretagne, Irlande	2,79	2,45	Orient	0,63	0,43
Portugal	0,15	0,15	Iran	0,76	0,89
Espagne	0,40	0,46	Pakistan	0,42	0,67
Italie	1,54	1,39	Union indienne	0,67	0,64
Grèce	0,32	0,27	Extrême-Orient	1,93	2,33
Turquie	0,71	0,80	Japon	3,32	2,52
Scandinavie	0,35	0,31			
Hollande	0,13	0,13			
Europe du Centre	3,70	3,41			
Europe de l'Est	—	—			
Suisse	0,52	0,40			
Afrique du Nord.			*Amérique.*		
Tanger	0,19	0,20	Amérique du Nord	13,11	12,38
Maroc	2,29	2,32	Antilles	2,75	2,50
Algérie	9,84	9,44	Amérique du Sud	2,83	2,85
Tunisie	1,01	1,00			

Au cours de l'exercice, les ventes ont progressé de 22 % en 1959 par rapport à 1958.

Par rapport à 1958, elles ont évolué de la manière suivante dans nos principales représentations :

Paris	+ 12 %
Amérique du Nord	+ 18 %
Algérie	+ 27 %
Afrique occidentale	+ 12 %
Afrique centrale	+ 16 %
Europe du Centre	+ 3 %
Madagascar	+ 18 %
Japon	+ 60 %
Amérique du Sud	+ 21 %
Grande-Bretagne	+ 38 %
Antilles	+ 34 %
Maroc	+ 20 %
Marseille	+ 13 %
Extrême-Orient	+ 1 %
Italie	+ 35 %
Nice	+ 28 %
Lyon	+ 19 %
Bordeaux	+ 9 %

G. — **Accord aérien franco-américain.**

L'accord qui règle les relations entre la France et les U. S. A., signé le 27 mars 1946 à Paris, a été dénoncé le 24 juillet 1958.

Les conversations entre autorités françaises et américaines, qui avaient débuté à Paris le 20 juillet 1959, ont pris fin le 27 août 1959, ayant abouti à la conclusion d'un nouvel accord.

Les deux délégations ont convenu que l'accord aérien de 1946 et les amendements de 1950 et 1951 demeuraient en vigueur, sous réserve de certaines modifications apportées au tableau des routes dont le libellé sera désormais le suivant :

Tableau I. — Routes pouvant être desservies par des entreprises françaises de transport aérien.

(Tout point des routes énumérées ci-après pourra, au choix de l'entreprise, ne pas être desservi par certains des services assurés par celle-ci ou par la totalité desdits services.)

1. De France via des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord vers Boston, New-York, Washington et Baltimore dans les deux sens.

2. De France via des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord et Montréal vers Chicago dans les deux sens.

3. De France via des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord vers New-York et Houston et au-delà vers le Mexique dans les deux sens.

4. De France vers Los Angeles ou San Francisco dans les deux sens (le choix du point terminal sur le territoire des Etats-Unis étant fait ultérieurement par la France).

5. De France via Hambourg vers Anchorage dans les deux sens.

6. De la Martinique et de la Guadeloupe via des points intermédiaires vers Porto Rico et au-delà via la République dominicaine et Haïti vers Miami dans les deux sens.

7. De la Martinique et de la Guadeloupe vers New-York dans les deux sens.

8. De Nouvelle-Calédonie, Tahiti et Bora-Bora vers Honolulu et un point terminal de la Côte Ouest choisi par la France comme point terminal aux Etats-Unis de la route 4 dans les deux sens.

Note. — Au sens du présent tableau, l'expression « Atlantique Nord » s'entendra de la partie de l'Océan Atlantique s'étendant au Nord d'une ligne reliant Key West (Floride) à Lisbonne par les Bermudes et les Açores, ces points étant inclus.

Tableau II. — Routes pouvant être desservies par des entreprises de transport aérien des Etats-Unis.

(Tout point des routes énumérées ci-dessous pourra, au choix de l'entreprise, ne pas être desservi par certains des services assurés par celle-ci ou par la totalité desdits services.)

1. Des Etats-Unis, via des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord, vers Paris et au-delà, via des points intermédiaires en Suisse, en Italie, en Grèce, en Egypte, dans le Proche-Orient, au Pakistan, aux Indes, à Ceylan, en Birmanie, en Thailande, à Hanoï et au-delà vers la Chine et les au-delà dans les deux sens.

2. Des Etats-Unis, via des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord et l'Espagne, vers Marseille et Nice et au-delà, via Rome, Budapest et des points au Sud du parallèle de Budapest, vers la Turquie et au-delà, via des points intermédiaires aux Indes, en Birmanie, en Thailande, à Hanoï, à Singapour, à Djakarta, en Chine, à Macao, Hong-Kong, Manille et au-delà dans les deux sens.

3. Des Etats-Unis, via des points intermédiaires sur l'Atlantique Nord et l'Espagne, vers Alger et au-delà, via des points intermédiaires vers l'Egypte et les au-delà sur la route n° 1 dans les deux sens.

4. Des Etats-Unis, via des points intermédiaires vers Dakar, Pointe-Noire, Brazzaville et au-delà, via des points intermédiaires vers l'Union Sud-Africaine dans les deux sens.

5. Des Etats-Unis, via des points intermédiaires vers la Guadeloupe, la Martinique et au-delà, via des points intermédiaires vers la Guyane française et les au-delà en Amérique du Sud dans les deux sens.

6. Des Etats-Unis, via des points intermédiaires vers Tahiti, Bora-Bora et la Nouvelle-Calédonie, via des points intermédiaires soit entre Tahiti et la Nouvelle-Calédonie, soit au-delà de la Nouvelle-Calédonie et au-delà sur une ou plusieurs routes vers l'Australie (y compris l'Australie et la Nouvelle-Zélande) dans les deux sens.

NOTE. — Au sens du présent tableau, l'expression « Atlantique Nord » s'entendra de la partie de l'Océan Atlantique s'étendant au Nord d'une ligne reliant Key West (Floride) à Lisbonne par les Bermudes et les Açores, ces points étant inclus.

Il n'est pas exclu que des assurances aient été données au Gouvernement français en ce qui concerne l'application de certaines clauses de l'Accord, comme les sections concernant les modifications d'itinéraires et l'application du change Og Gauge.

Ainsi qu'on le voit, cet accord est relativement satisfaisant. En échange de certains avantages, la ligne Air France obtient l'autorisation de relier la France au Pacifique via Etats-Unis et la T. A. I., le Pacifique à la France, via Polynésie et Australie.

Nous ne pensons pas que l'escale de Baltimore soit utilisée de façon courante par Air France mais nous sommes persuadés en revanche que le prestige que nous pouvons retirer de lignes françaises effectuant le tour du monde n'est pas à négliger dans le contexte international.

D'autre part, le développement de Papeete est à prévoir.

Enfin, nous obtenons huit points terminus aux U. S. A. contre cinq antérieurement, dont Anchorage, Boston, New-York, Washington, Los Angelès, Chicago, Houston en plus de Baltimore.

Les droits nouveaux à Anchorage doivent permettre d'accroître la rentabilité de la ligne Paris-Tokyo.

En contrepartie, les compagnies américaines pourront desservir Marseille et Nice au lieu d'une seule de ces villes et Papeete dans le Pacifique.

Dès maintenant, Air France a inauguré sa ligne Paris-Los Angelès et la T. A. I. va d'ici quelques semaines inaugurer la liaison Los Angelès-Paris via le Pacifique et le Moyen-Orient.

H. — **Accords Air France—Japan Air Lines.**

Le 22 février 1960, au cours d'une réunion à laquelle assistaient les membres d'une délégation de parlementaires français, ont été signés des accords bilatéraux entre la J. A. L. et Air France.

Cet accord semblait d'autant plus intéressant que :

1° Administrativement parlant, la J. A. L. était détentrice d'un certain nombre de facilités indispensables ;

2° Qu'il était nécessaire d'assurer le remplissage maximum des rotations Paris—Tokyo par le pôle ;

3° Enfin que la J. A. L. ne possédant pas encore de quadrijets, avait elle-même intérêt à un accord de ce genre.

Ces accords concernent à la fois la liaison Nord et la liaison Sud.

Nord. — Tant que la J. A. L. n'a pas ses propres quadrijets, Air France exploite la ligne avec ses appareils et à ses frais et, s'il y a bénéfice, le partage se fait par moitié entre les deux compagnies. Quand la J. A. L. ouvrira la ligne polaire, ce qui est prévu pour une fréquence en juin 1961 et pour deux fréquences en septembre 1961, un accord de pool interviendra, chacune des compagnies conservant ses propres dépenses, mais les recettes étant ventilées au prorata du nombre de vols effectués.

Sud. — L'exploitation est conjointe mais les modalités de partage des recettes ne sont pas encore arrêtées, le règlement du pool se heurtant à certaines difficultés en raison principalement des dessertes parfois différentes pour les deux compagnies.

Quant la J. A. L. ouvrira ses services par le Sud vers l'Europe, un accord de pool au prorata des tonnes kilomètres interviendra mais cela n'est guère envisagé avant juin 1962.

De toute manière, les accords seront limités dans les effets financiers pour la première année à 35.000 dollars U. S. pour le Nord et 115.000 dollars U. S. pour le Sud.

Les premiers résultats pour le Nord sont encourageants, le remplissage de la rotation *Boeing* compensant les pertes de la rotation *Super Star,* qui a au surplus maintenant cessé.

Il est souvent question dans ce rapport, comme dans les négociations entre Etats, des possibilités octroyées à telle ou telle compagnie en ce qui concerne la desserte de tel ou tel aéroport.

Ces possibilités se rangent dans la catégorie des « Libertés » dont l'Annexe XI donne la définition et la nomenclature.

L'Annexe XII indique pour Air France et pour les principaux aéroports d'Europe, d'Amérique (Nord et Sud), du Proche, Moyen et Extrême-Orient le détail de la liberté accordée à notre Compagnie nationale par le pays dont dépend l'aéroport considéré.

I. — **Questions sociales.**

Personnel navigant technique

Des grèves récentes qui ont compromis l'équilibre financier d'Air France, des menaces nouvelles malheureusement concrétisées, ont attiré l'attention sur les difficultés d'adaptation du personnel navigant sur appareils à grande vitesse : *Boeing 707, DC 8* et *Caravelle.*

Ces appareils dont la rotation doit être très rapide pour en assurer la rentabilité imposent aux pilotes, mécaniciens et radios, un surcroît de fatigue et au personnel de bord, hôtesses et stewards des sujétions d'autant plus grandes que le nombre de places est plus élevé.

Cette fatigue est encore plus sérieuse quand le vol a lieu vers l'Est ou vers l'Ouest, les décalages d'heures étant alors physiquement difficiles à récupérer. Enfin, l'obligation pour l'un des pilotes de conserver son masque à oxygène rend la conduite de l'appareil encore plus pénible et le fait pour un même pilote de changer fréquemment d'appareil nécessite une certaine adaptation à chaque vol.

De plus, il faut bien se pénétrer de l'idée que les progrès du matériel volant ont été plus rapides que les progrès du matériel de surveillance des avions depuis la terre et également des progrès du jalonnement météorologique. Enfin les pistes ne sont pas toujours adaptées aux grandes vitesses d'atterrissage et de départ, voisines de 300 kilomètres/heure et au poids élevé des quadrijets dépassant souvent 130 tonnes.

Il en résulte la nécessité, sur de longs parcours, d'effectuer des atterrissages pour escales techniques qui pourraient être évités si les aérodromes de départ avaient des pistes plus longues (Lisbonne par exemple sur le trajet Paris—Pointe-à-Pitre).

Au cours d'un récent voyage en Amérique du Sud, nous avons pu constater que certains aéroports étrangers étaient plus en retard sur ce chapitre que la plupart des nôtres, et que l'atterrissage sur leurs pistes dans des cirques montagneux exigeait, de la part des pilotes, une rare maîtrise qui ne va pas non plus sans fatigue.

Dans le même trajet, nous avons pu constater que la météorologie faisait souvent totalement défaut et que les radars de vol étaient inopérants pour déceler nuages ou orages.

Il est donc compréhensible que les équipages se soient émus de ces conditions de vol qui risquent de compromettre la sécurité et aient, en conséquence, demandé un réajustement de leurs horaires de travail.

Mais cette question n'est pas la seule en jeu, et le problème des rémunérations s'est trouvé posé.

Nous rappelons que le décret du 23 mars 1951 fixait la durée du travail du personnel navigant technique à 85 heures de moyenne par mois (maximum absolu 130 heures), ce qui n'avait pas entraîné de difficultés majeures en ce qui concerne les avions classiques.

Depuis la mise en service des *Boeing 707* et, à un degré moindre, des *Caravelle*, certains représentants syndicaux ont réclamé la réduction à 60 heures (maximum absolu 80 heures) de la moyenne de travail mensuel.

Un système provisoire a été appliqué au cours des mois d'été et du début de l'automne. Il repose sur une moyenne mensuelle de 75 heures.

Il convient toutefois de noter que la question des maxima mensuels n'est pas la seule qui se pose à cet égard : la durée maximale des vols consécutifs, les temps de repos minimaux consécutifs aux temps de vol, donnent également lieu à des demandes de revision.

Le Gouvernement, par décret n° 60-1153 du 29 octobre 1960, a modifié pour les avions à réaction le décret n° 51-359 du 23 mars 1951. Il donne une définition précise du temps de vol, de la période de vol et de l'amplitude de vol, de même que des temps d'arrêt et des arrêts nocturnes normaux qui doivent compter 9 heures consécutives comprises entre 21 heures et 9 heures du matin de l'heure locale.

Dans ces conditions bien définies, la durée mensuelle moyenne dans l'année du temps de travail exprimé en heures de vol ne doit pas dépasser 75 heures, la durée de vol effectuée dans un mois considéré isolément ne doit pas dépasser 95 heures, celle effectuée dans deux mois civils consécutifs 180 heures et celle effectuée dans trois mois civils consécutifs 265 heures.

Une période de vol ne doit pas normalement dépasser 8 heures dans une amplitude de 12 heures avec maxima exceptionnels de 10 et 14 heures.

D'autre part, toute période de vol égale ou inférieure à 6 heures doit être suivie d'un temps d'arrêt de 11 heures, avec minimum exceptionnel de 6 heures, mais alors l'arrêt suivant doit être de 18 heures.

Au-dessus d'un temps de vol de six heures, le temps d'arrêt doit être d'au moins trois fois le nombre d'heures de vol effectuées, et au-delà de huit heures de vol de quatre fois ce nombre d'heures.

Telles sont les dispositions principales de ce décret qui fixe en outre les dérogations et la comptabilité des heures de vol.

Ce décret n'a pas suffi à calmer les réclamations du personnel navigant technique qui, outre qu'il désire une réduction plus importante de ses heures de vol, tient à conserver sa rémunération. Ce personnel a demandé la réunion de la Commission de Conciliation et envisage une grève illimitée que nous voulons encore espérer voir évitée.

A l'heure actuelle, le salaire maximum d'un Commandant de bord d'Air France de la classe la plus élevée sur *Boeing 707* est de l'ordre de 8.500 NF par mois, y compris les heures supplémentaires et la répartition de prime de fin d'année pour 75 heures de moyenne mensuelle.

Les comparaisons sont extrêmement difficiles avec les salaires payés dans d'autres pays, les formes de rémunérations étant très différentes, depuis des salaires forfaitaires quels que soient le type d'avions et le nombre d'heures de vol, jusqu'à des systèmes très différenciés faisant état de l'appareil utilisé, du nombre d'heures de vol, de la proportion d'heures de nuit, etc. (système surtout utilisé dans les Compagnies françaises).

Nous donnons donc à titre purement indicatif les quelques comparaisons suivantes :

— les Compagnies privées françaises ont des salaires à peu près alignés sur ceux d'Air France ; quoique se situant à un niveau

légèrement inférieur, les types d'exploitation ne sont d'ailleurs pas comparables ;

— les Compagnies américaines accordent, dans des conditions à peu près identiques à celles d'Air France, un salaire variant de 11.000 NF à 12.500 NF (mais les salaires américains sont dans l'ensemble deux fois plus élevés que les salaires français et le coût de la vie également) ;

— les Compagnies européennes accordent en général des salaires de l'ordre de 5.500 NF par mois mais, sauf pour Alitalia (Italie), pour des durées de travail sensiblement inférieures à celles des Compagnies françaises. La Sabena (Belgique) par contre paie environ 10.000 NF par mois dans des conditions à peu près identiques à celles des Compagnies françaises.

Dans l'ensemble et compte tenu des différences de durée de travail, le salaire des Commandants de bord sur *Boeing 707* est plus élevé de 20 à 30 % environ en France que dans la plupart des pays européens. Cet avantage est sans doute moindre pour les appareils plus anciens.

Salaires des autres navigants techniques. — Les navigants autres que les Commandants de bord reçoivent un salaire qui, par rapport à celui du Commandant de bord, est plus élevé en France (65 à 75 %) qu'à l'étranger (60 % environ).

Salaire du Personnel navigant commercial. — Le salaire du Personnel navigant commercial est beaucoup moins élevé.

Une hôtesse d'Air France gagne de 1.000 NF à 1.400 NF par mois selon le nombre d'heures de vol, un steward de 1.200 NF à 1.600 NF, un chef de cabine (homme ou femme) de 1.400 NF à 1.800 NF par mois.

Les Compagnies privées offrent à peu près les mêmes salaires ou des salaires légèrement inférieurs, surtout pour les hôtesses débutantes.

Les salaires des Compagnies européennes sont à un niveau à peu près égal compte tenu des différences de durée de travail. Par contre, par comparaison avec le niveau général des salaires et des prix, le salaire du Personnel navigant commercial est plus élevé en France et, en général, en Europe, qu'aux Etats-Unis.

UNIVERSITY OF ILLINOIS
LIBRARY

Autres personnels

En 1959, deux majorations de salaires et l'évolution de la prime à la productivité ont majoré de 5 % la rémunération globale du personnel au sol en Métropole et en Algérie.

Le personnel navigant technique et le personnel navigant commercial ont bénéficié de mesures parallèles.

Les salaires ont d'autre part été revalorisés dans la plupart des pays desservis.

L'emploi des nouveaux appareils et leurs sujétions ont entraîné la nécessité de nombreux stages et périodes d'entraînement tant pour le personnel au sol que pour le personnel navigant.

Certains de ces stages de formation ont été réservés aux agents locaux de la Communauté à Tananarive et Brazzaville.

Pour ne citer que quelques chiffres : 137 agents navigants ont suivi des stages *Caravelle* et 88 des stages *Boeing* en même temps que 34 chefs de cabine recevaient une formation particulière.

Dans le même temps, 650 agents commerciaux ont suivi des stages de perfectionnement ainsi que 200 agents de service d'escale.

500 agents techniques spécialisés dans l'entretien ont suivi des cours de qualification sur matériel nouveau au centre de Vilgens pendant qu'une centaine se rendaient aux U. S. A. pour suivre des stages chez Boeing, Pratt et Witney ou chez les constructeurs d'équipement.

Enfin, signalons l'effort fait dans le domaine de l'apprentissage où 189 jeunes gens font quatre années d'études et la formation de cadres et de maîtrise pour 280 participants.

Logement et œuvres sociales

Air France a poursuivi sa politique du logement en engageant par avance le 1 % sur salaires de 1960 et 1961.

323 familles ont été relogées contre 250 en 1958.

307 prêts au logement ont été consentis contre 135 en 1958.

Les prêts consentis pour ces deux ans s'élèvent à 300 millions d'anciens francs.

Enfin, le Comité d'entreprise a obtenu des résultats importants dans le domaine des œuvres sociales : colonies de vacances et prise en charge pour les deux tiers (le troisième tiers étant couvert par la Compagnie) d'une assurance décès ou invalidité absolue.

IV. — SOCIETES DANS LESQUELLES LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE EST INTERESSEE

A. — Air Inter.

Il s'agit là d'un essai souhaité à la fois par le Parlement et par diverses Chambres de Commerce et organismes régionaux intéressés, au sujet duquel la Commission des Finances du Sénat a toujours émis des craintes, malheureusement justifiées.

Le Conseil d'administration du 1er avril 1960 a décidé la reprise d'activité de la Société. L'exercice 1960 doit être essentiellement employé à préparer 1961, qui sera la véritable année de démarrage d'Air Inter.

Il ne faut pas dissimuler que la rapidité des communications ferroviaires, ainsi que les difficultés d'accès aux aéroports rendent ces lignes intérieures difficilement rentables pour les petits parcours, tout au moins tant que les points d'atterrissage seront éloignés des centres.

Capital ..... 4.000.000 NF.
Part Air France : 24 %.
Déficit 1958..... 3.150.000 NF.

*
* *

Les lignes remises en service en 1960 sont définies au tableau ci-dessous :

Programme d'Air Inter pour 1960.

LIGNES	FREQUENCES	OBSERVATIONS
Paris—Lourdes—Tarbes	6/7	Du 1er juin au 10 octobre inclus.
Paris—Toulouse	6/7	Depuis le 6 juin.
Paris—Dinard—Quimper	2/7	Du 2 juillet au 28 août.
Paris—la Baule.....	1/7	Du 1er juillet au 28 août.
Paris—Biarritz	2/7	Du 29 juillet au 12 septembre.
Paris—Lourdes—Tarbes—Nice	1/7	Du 31 juillet au 11 septembre.

Perspectives d'avenir.

La Société Air Inter envisage de compléter progressivement son réseau au cours des années 1961-1965, compte tenu de l'expérience acquise et en fonction des concours qu'elle aura pu s'assurer sur le plan régional.

*
* *

Le programme dont la mise en vigueur est prévue pour le printemps de 1961 comporte, outre les dessertes saisonnières déjà exploitées en 1959, les liaisons suivantes :

Paris—Toulouse—Perpignan exploitée 6 fois par semaine en DC 6 ;

Brest—Paris—Strasbourg exploitée 5 fois par semaine en DC 3 ;

Paris—Pau exploitée 5 fois par semaine en Vickers Viking.

— Un réseau articulé autour de Lyon comprenant :

Une ligne Paris—Lyon—Nice exploitée 6 fois par semaine en L. 749 ;

Une ligne Lille—Lyon exploitée 6 fois par semaine en Constellation ;

Une ligne Nantes—Lyon—Mulhouse exploitée 3 fois par semaine en Viking.

Ce programme ne pourra être réalisé que dans la mesure où les crédits alloués pour le dégrèvement des carburants utilisés seront augmentés de 3 millions de nouveaux francs environ. Les estimations faites au moment de la préparation du budget de 1961 ont en effet été établies sur la base d'un programme d'exploitation moins important et en supposant qu'Air Inter utiliserait sur la plupart de ses lignes des appareils consommant du kérosène (Vickers, Viscount) et non de l'essence (Constellation, DC 6). Les taxes pesant sur le kérosène étant près de 8 fois inférieures à celles qui grèvent l'essence, le montant de la détaxe à prévoir se trouve de ce fait considérablement augmenté.

*
* *

B. — **Air Liban.**

Société anonyme de transport aérien,

Esseiler place Riad Solh, Beyrout.

Date de création : 20 avril 1945.

Capital : 3 M de livres libanaises :

— part libanaise : 49,75 % ;

— part française : 50,25 % Air France : 48,25 %).

Conseil d'administration et direction générale :

— 6 Administrateurs libanais ;

— 4 Administrateurs français.

Président ..... Libanais ;

Directeur général ..... Libanais ;

Directeur ..... Français.

Effectif : 487 agents, 92 navigants.

Flotte : 3 DC 6 ; 1 DC 4 ; 3 DC 3.

Résultats : l'exercice 1960 devrait se solder par un déficit d'environ 1.650.000 L. L.

Déficit 1959 : L. L. 2.748.072.

L'accord Air Liban—L. I. A. a donc amené l'amélioration, dès 1960, de la situation financière d'Air Liban.

C. — **Aérotec.**

Caractéristiques générales :

— capital : 1.500.000 NF.

— 52 % souscrits par Air France et Air Algérie.

— flotte :

6 *DC 3 ;*

5 *Broussard ;*

2 *Brechcraft.*

Air France et Air Algérie ont convenu de louer, chaque mois, un certain nombre d'heures de vol *DC 3* à Aérotec.

D. — **Royal Air Cambodge.**

151 Vithei Dekcho Damplin, Phnom-Penh.

Date de création : 15 octobre 1956.

Capital : 2.000.000 riels :

— part cambodgienne : 60 % ;

— part française : 40 % (Air France, 24 % ; T. A. I., 16 %.

Conseil d'administration, direction générale :

— 6 administrateurs cambodgiens ;

— 4 administrateurs français.

Président ..... Cambodgien ;

Directeur général ..... Français.

Effectif : 54 agents dont 3 navigants.

Flotte : 1 *DC 3 ;*

Affrètement d'un Superconstellation d'Air France entre Phnom-Penh et Hong-Kong.

Résultats 1959 : excédent des dépenses sur les recettes d'environ 1.950.604 riels, déficit pris en charge 3/5 par Air France ; 2/5 par Aigle Azur.

Nous avons eu l'occasion d'utiliser en mars 1960 les services de cette compagnie et les renseignements que nous avons obtenus sur place nous conduisent à penser que le coefficient de remplissage s'améliore, surtout en raison du grand nombre de touristes effectuant le trajet Phnom-Penh—Siamreap desservant Angkor.

E. — **Royal Air Maroc.**

Société anonyme de transport aérien, 5, rue de l'Armée Royale, Casablanca.

Date de création : Air Atlas, créée le 9 octobre 1946, a formé avec le concours d'Air Maroc, le 28 octobre 1953, la Société Chérifienne de Transports aériens qui a pris le nom de Royal Air Maroc le 28 juin 1957.

Capital : 10.080.000 NF :

— part marocaine : 57,5 % ;
— part française : Air France : 25,88 %, Air Transport : 10,69 % ;
— part espagnole : 5 % ;
— divers : 0,93 %.

Conseil d'administration et direction générale :

— 10 administrateurs marocains ;
— 7 administrateurs français ;
— 1 administrateur espagnol.

Comité de Direction :

— 5 Marocains ;
— 3 Français.

Président ..... Marocain ;
Premier Vice-Président..... Français ;
Directeur général..... Français.

Effectif : 522 agents dont 87 navigants.

Flotte : 1 *Constellation ;* 4 *DC 4 ;* 3 *DC 3 ;* 1 *Caravelle.*

L'exploitation s'est soldée, en 1959, par un bénéfice de 195 millions de nouveaux francs affecté en majeure partie à l'autofinancement.

F. — **Tunis Air.**

Société anonyme de transport aérien, 47, rue du Portugal, Tunis.

Date de création : 7 décembre 1948.

Capital : 1.500.000 NF :

— part tunisienne : 51 % ;
— part française : 49 %, souscrite intégralement par Air France.

Conseil d'administration et Direction générale :

— 4 administrateurs tunisiens ;

— 4 administrateurs français.

Président	Tunisien ;
Vice-Présidents	1 Français ;
	1 Tunisien ;
Directeur général.....	Français.

Effectif : 202 agents (38 navigants).

Flotte : 2 *DC 4* (1 en propriété, 1 loué à Air France) ; 3 *DC 3*.

Résultats : le compte d'exploitation 1959 se solde par un bénéfice de 43.156,795 dinars. (Le dinar = 11 NF).

Le bénéfice a été affecté à la réserve statutaire d'investissement.

G. — **Air Vietnam.**

Société anonyme de transport aérien,

116, boulevard Nguyen Hué, à Saigon.

Date de création : 15 octobre 1951.

Capital : 18 millions de piastres :

— part vietnamienne : 75 % ;

— part française : 25 % (Air France : 20,5 % ; Messageries Maritimes : 4,5 %).

Conseil d'administration et direction générale :

— 7 administrateurs vietnamiens ;

— 3 administrateurs français.

Président	Vietnamien ;
Directeur	Vietnamien.

Effectif : 580 agents (18 navigants).

Flotte : 1 *DC 4 ;* 6 *DC 3* (affrètement Superconstellation Air France entre Saigon et Hong Kong).

Résultats : l'exploitation 1959 se solde par un déficit de 12.245.273 piastres reporté sur les exercices suivants.

Nous avons eu également l'occasion d'utiliser, en mars 1960, les services de cette Compagnie et n'avons eu qu'à nous louer de son exactitude et du service qu'elle assure.

H. — **Relais aériens français.**

Capital : 2 millions de nouveaux francs :

— part Air France : 49,95 %.

Exploitation d'hôtels en Afrique Noire.

Création de nouveaux établissements envisagée à la Réunion, île Saint-Maurice, Madagascar.

Résultat 1er semestre 1959 : environ 37.000 NF de bénéfice.

I. — **Air Laos.**

Société anonyme de transport aérien, Vientiane.

Date de création : 21 octobre 1952.

Capital : 10.125.000 kips :

— part laotienne : 50 % ;

— part française : 50 % (Aigle Azur, 30 % ; Air France 20 %).

Conseil d'administration et direction générale :

— 5 administrateurs laotiens ;

— 5 administrateurs français.

Effectif : 73 agents dont 24 navigants.

Flotte : 3 *Stratoliners ;* 2 *DC 3 ;* 6 *Beavers.*

Résultats :

L'exploitation 1959 se solde par un bénéfice de 800.991 kips consacré à l'apurement de pertes antérieures.

V. — AIR UNION

Notre rapport n° 66 (Annexe 28 du Rapport général de la Commission des Finances sur le projet de loi de finances 1960, Séance du 1er décembre 1959) faisait état des pourparlers concernant la constitution d'une association de compagnies « Air Union ».

Il s'agit, en fait, devant les problèmes que pose l'emploi de quadriréacteurs très rapides pouvant comporter deux fois plus de places que les appareils à pistons les plus modernes et volant à une vitesse double, d'examiner si des accords partiels ou totaux entre compagnies européennes permettraient d'assurer un meilleur remplissage et partant une meilleure rentabilité avec des amortissements accélérés et des frais généraux réduits.

Il convient également de ne pas oublier que la possibilité de voir mettre sur le marché d'ici cinq à six ans des avions supersoniques rend encore plus utiles ces contacts, puis ces accords, entre grandes compagnies européennes sans négliger, bien au contraire, l'aspect « Marché commun » du problème.

Les discussions sont fatalement longues et difficiles à la fois pour l'établissement des quotas attribués à chaque partenaire en tenant compte non seulement du marché existant mais du marché potentiel.

Pour l'instant, seules les compagnies Air France, Sabena, Lufthansa, Alitalia sont en discussion.

Il n'est pas impossible que d'autres compagnies, dont la K. L. M., ne viennent à être intéressées par de tels accords.

Mais la complexité des problèmes à résoudre, l'étendue des sujets à comprendre dans les accords est encore si controversée, les fluctuations dans les trafics sont si grandes du fait des bouleversements politiques intervenus en Afrique comme en Asie, qu'il serait prématuré de vouloir épiloguer sur des accords futurs, d'en mesurer les répercussions possibles sur les différents facteurs de prix de revient de chaque compagnie et nous nous réservons de compléter ce rapport sur cette très importante question quand les pourparlers seront plus avancés.

VI. — AUTRES COMPAGNIES FRANÇAISES NON NATIONALISEES

(Pour information.)

A. — Transports aériens intercontinentaux.

Créée en 1946 pour quatre-vingt-dix-neuf ans avec des capitaux privés, la T. A. I. est une société à participation ouvrière, qui s'occupe de la gestion, l'organisation et l'exploitation des services de transports aériens.

Son capital d'origine de 20 millions d'anciens francs a été porté en juillet 1954 à 500 millions d'anciens francs, puis en 1958 à 635 millions d'anciens francs, par émission d'actions de 2.500 F réservée à la Compagnie des Transports aériens intercontinentaux du Maroc.

4.910 actions nouvelles ont été attribuées début 1957 à la « Société coopérative de main-d'œuvre », ce qui portait le capital à 656 millions d'anciens francs, au début 1959.

Divers apports sont intervenus depuis, en particulier par les Papeteries de l'Indochine (nouvelle dénomination : Société de participations, d'investissements et de constructions immobilières), des augmentations de capital doivent permettre de porter le capital global à 15.920.000 NF, soit 318.400 actions.

Les actions de travail créées en faveur du personnel représentent 1/11 des actions de capital.

La répartition des bénéfices s'effectue de la façon suivante :

— 5 % à la réserve légale,

— 5 % d'intérêt non cumulatif aux actions du capital sur le nominal libéré et non amorti des actions,

— 15 % sur l'excédent pour la Coopérative de main-d'œuvre ; au début, les bénéfices étaient investis en matériel pour avoir une flotte indépendante.

L'importance des bénéfices a permis à la T. A. I. d'apurer très rapidement ses dettes ; outre sa consolidation des prêts consentis, la Compagnie a pu rembourser par anticipation un crédit à moyen terme de 400 millions et un prêt de 150 millions du Crédit national.

Le chiffre d'affaires est passé de 265 millions en 1947 à 8 milliards 718 millions d'anciens francs en 1958 avec un bénéfice net de 163.800.000 anciens francs en 1958.

Les principales participations de T. A. I. sont :

Messageries aériennes intercontinentales..	1.150.000	» NF.
Compagnie Air Inter.....	2.800.000	»
Compagnie de Transports aériens intercontinentaux du Maroc.....	2.118.000	»
Compagnie Air Ivoire.....	1.034.000	»
Sociétés immobilières.....	75.916,36	
Autres participations (Air Ouest, Sferma, Agence marocaine de Transports, etc.)	95.967,75	

A noter que les Messageries aériennes intercontinentales possèdent une part importante du capital des Sociétés Air Madagascar, Réseau aérien interinsulaire et de l'ancienne Sageta.

Evolution du trafic de la Compagnie :

	1947	1959
Passagers	15.191	79.219
P/km (000).....	22.665	359.770
T/km réalisées (000).....	2.713	44.444
Kilomètres parcourus (000).....	1.455	10.888

Flotte : 3 *DC 3* ; 2 *DC 4* ; 1 *DC 6* ; 4 *DC 6 B* ; 2 *DC 7 C* ; 1 *Sandringham* ; 2 *Catalina*. Livraison de 2 *DC 8* quadrijets effectuée en 1960.

Personnel : 1.250.

Longueur du réseau : 82.500 kilomètres.

B. — **Union aéromaritime des transports (U. A. T.).**

L'U. A. T. a été fondée en 1949 par la Compagnie des Chargeurs réunis et un groupe de techniciens qui dirigeaient la S. A. T. I. (Société aéronautique de Transports intercontinentaux). En 1955, l'U. A. T. prend une participation majoritaire dans le société Aigle Azur, ce qui lui permet, après l'interdiction de vol des *Comet I*, de redresser une situation difficile, grâce à l'apport de nouveaux *DC 6 B*.

Capital : 6.650.000 NF, participation à 90 % des Chargeurs réunis.

L'U. A. T. exerce son activité dans le cadre d'une association en participation conclue entre plusieurs sociétés du groupe des Chargeurs réunis dans les termes des articles 47 et 50 du Code de commerce, ces sociétés étant des sociétés commerciales privées. L'U. A. T. est gérant de l'association en participation ; de ce fait, l'U. A. T. seule est connue des tiers.

Résultats d'exploitation :

	1950	1959
Kilomètres parcourus (000)	2.689	15.490
P/km (000)	63.555	408.275
Tonnes/km réalisées (000)	8.602	58.439

Longueur du réseau : 85.000 km.

Personnel : 2.600.

Flotte : 10 *DC 6* ; 3 *DC 4* ; 7 *Héron* ; 6 *Noratlas.*

C. — **Air Algérie.**

La Compagnie générale de transports Air Algérie a regroupé les activités des compagnies Air Transport et Air Algérie sur le secteur méditerranéen. C'est ainsi qu'est née, le 1er octobre 1950, la C. G. T. A., filiale de la C. G. T.

Le capital est constitué par des apports en matériel :

— 1.300.000 NF de la S. A. C. A. ;

— 1.500.000 NF d'Air Transport,

Air France et la Transat étant admises à participer au capital de la nouvelle société à raison de 15 %.

C'est à partir de mai 1953 qu'Air Algérie, après sa fusion avec Air Transport, démarra sa propre exploitation entre Alger, Marseille et Paris, ainsi que sur certaines villes de France : Toulouse, Lyon, Perpignan. Depuis cette date, la Compagnie a étendu son activité sur tout le secteur méditerranéen.

A l'heure actuelle, le capital social est de 12.500.000 NF :

Transat - Air Transport	68 %
Compagnie de Navigation mixte	30 %
Roger Demon	2 %

Le siège social est situé à Alger, 46, boulevard Saint-Saëns.

Délégation parisienne : 6, rue Auber.

Flotte : 2 *Constellation* ; 10 *DC 4* ; 3 *DC 3* ; 3 *Nord-Atlas* ; 3 *Caravelle* (une en commande).

Personnel : 1.225, dont 220 navigants.

Chiffre d'affaires : D'après le rapport C. G. T. en 1958, les recettes se sont élevées à 55.028.430 NF et le produit brut à 12.505.940 NF.

Signalons tout particulièrement que l'excellente tenue de la *Caravelle* au cours d'une collision aux approches d'Orly et l'admirable sang-froid du personnel navigant ont démontré la grande qualité des services de cette compagnie.

VII. — RELATIONS FINANCIERES ENTRE L'ETAT ET LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE ET RESULTATS FINANCIERS

Le contrat essentiel porte sur l'exploitation des lignes internationales.

Seul ce contrat concerne l'objet même d'Air France — l'exploitation commerciale de lignes aériennes — et il doit logiquement être seul retenu lorsqu'on parle de l'aide de l'Etat à la Compagnie nationale.

A. — Ce contrat, signé le 8 juin 1956, a été modifié le 7 août 1959 par un avenant régissant, pour les deux années 1958 et 1959, les rapports financiers entre l'Etat et la Compagnie.

Par rapport au contrat initial analysé précédemment — qui prévoyait une couverture à 90 % du déficit des lignes internationales, plus éventuellement, lorsque cette couverture à 90 % était inférieure à 38 millions de nouveaux francs, une prime d'intéressement égale à la moitié de la différence entre 38 millions de nouveaux francs et cette proportion de 90 % — le changement essentiel apporté par l'avenant est le suivant : lorsque, *après application* de la contribution financière définie comme ci-dessus (c'est-à-dire 90 % du déficit du secteur international, plus éventuellement la prime d'intéressement), le compte d'exploitation général de la Compagnie, comprenant le secteur international, contractuel, et le secteur non contractuel, se traduira par un solde positif, les indemnités incombant à l'Etat seront réduites d'une somme égale à la moitié de ce solde.

L'application de cette procédure à l'exercice 1958 donne les chiffres suivants :

— secteur contractuel (tout le secteur international) après application de la contribution financière théorique.....	— 6.106.030 NF.
— secteur non contractuel.....	+ 20.976.800 NF.
— solde du compte d'exploitation général	+ 14.870.770 NF.
— ristourne à l'Etat de la moitié du solde	+ 7.435.385 NF.

Suivant la même procédure, sur la base des données du bilan de 1959, le montant de la contribution financière de l'Etat est inférieur à 30 millions de nouveaux francs.

En ce qui concerne les dispositions à prendre pour 1960, des pourparlers sont en cours, mais on ne peut encore dire quels seront les principes du nouveau contrat.

Le tableau suivant résume l'évolution de 1956 à 1959 des relations financières entre l'Etat et la Compagnie Air France :

Les relations financières entre l'Etat et la Compagnie Air France.

(En nouveaux francs.)

DESIGNATION	1956.	% par rapport aux dépenses.	1957.	% par rapport aux dépenses.	1958.	% par rapport aux dépenses.	1959.	% par rapport aux dépenses.
Contrat général...	34.376.080		39.690.840		47.518.944		29.260.000	
Bréguet	3.571.630		3.273.980		»		»	
Totaux	37.947.710	5,65	42.964.820	5,50	47.518.944	5,21	29.260.000	2,68

Il ressort de ce tableau que le pourcentage de l'aide apportée par l'Etat par rapport au chiffre d'affaires de la Compagnie est allé en décroissant, surtout en 1959.

Résultats.

Nous rappelons pour mémoire que le compte de pertes et profits de 1958 faisait ressortir un bénéfice de 1.628.576,91 NF, compte tenu bien entendu des remboursements par l'Etat, s'élevant à 14.473.449,43 NF de 1952 à 1958, qui viennent alléger les charges financières de 38.170.144,37 NF résultant du tableau d'amortissement et des intérêts.

Pour 1959, la situation se présente ainsi :

Contrat d'exploitation de l'Etat, 29.260.000 NF.

Le bénéfice du compte d'exploitation est de 7.005.577,84 NF et le compte de pertes et profits fait ressortir un bénéfice de 2.968.685,33 NF.

D'autre part, le chiffre d'affaires de la Compagnie a été affecté heureusement par des changements de tarifs à la suite de la dévaluation monétaire du 29 décembre 1958 et aussi par le développement du trafic (8 %). Ces deux facteurs ont amené de 872.093.598,62 NF à 1.057.570.878,96 NF le chiffre d'affaires, qui se trouve ainsi augmenté de 21,2 % par rapport à 1958 (soit 24 % pour les passagers et leurs bagages et 19 % pour le fret, les colis postaux et la poste).

Parallèlement, les dépenses ne se sont accrues que de 17,3 % seulement.

Il faut cependant s'attendre, pour 1960 et 1961, à des augmentations indirectes de salaires globaux, surtout pour le personnel navigant sur *Quadrijets* et des amortissements accélérés à prévoir sur la flotte de *Super Constellation* et *Superstarliner*. Enfin, l'amortissement des avions à réaction coûtera plus cher en valeur absolue, cette dépense supplémentaire ne pouvant trouver sa compensation que dans une augmentation très importante du trafic.

Pour faire face à des immobilisations accrues sans que la dette à long terme ne prenne trop d'importance par rapport au capital, une augmentation du capital de la société sera envisagée.

Compte d'exploitation 1959.

DEBIT

Stocks au 1er janvier 1959 :		
Matières premières et ingrédients		10.605.166.843
Achats :		
Matières premières, marchandises, pièces de rechange	9.093.007.101	
Carburants et lubrifiants avions	13.254.756.312	
		22.347.763.413
Frais de personnel		39.089.677.321
Impôts, redevances et taxes		4.733.095.490
Travaux, fournitures et services extérieurs :		
Loyers, entretien à l'extérieur, fournitures, assurances et divers, matériel volant compris	13.718.086.522	
Commissions	5.403.892.260	
		19.121.978.782
Transports et déplacements :		
Personnel, matériel, passagers et fret		1.740.991.188
Frais divers de gestion		7.223.688.474
Frais financiers		2.305.951.731
Dotations aux comptes d'amortissements		12.136.590.942
Dotations aux comptes de provisions		246.136.420
Bénéfice de l'exercice		700.557.784
		120.251.598.388

CREDIT

Stocks au 31 décembre 1959		11.568.510.492
Recettes :		
Passagers et bagages	75.377.082.842	
Fret, colis postaux, poste	15.240.462.530	
Voyages spéciaux	1.614.921.627	
Autres recettes commerciales	11.801.708.259	
Recettes diverses	1.722.912.638	
Contrat d'exploitation avec l'Etat	2.926.000.000	
		108.683.087.896
		120.251.598.388

Compte de pertes et profits 1959.

DEBIT

Charges d'exercices antérieurs	459.007.246
Différences de change	36.671.928
Dotations pour provisions exceptionnelles	718.124.964
Perte exceptionnelle	35.000.000
Bénéfice	296.868.533
	1.545.672.671

CREDIT

Profits de l'exercice	700.557.784
Produits d'exercices antérieurs	526.989.923
Profits sur réalisation d'immobilisations	318.124.964
	1.545.672.671

Bilan au 31 décembre 1959

	A C T I F		
Immobilisations :			
Matériel volant et rechanges..	72.995.360.445		
Amortissements	45.614.163.691		
		27.381.196.754	
Autres immobilisations	20.018.218.264		
Amortissements	10.554.784.913		
		9.463.433.351	
Immobilisations en cours.....		18.638.925.014	
			55.483.555.119
Autres valeurs immobilisées :			
Prêts à plus d'un an.....		1.792.359.533	
Créance sur l'Etat.....		2.178.017.315	
Titres de participation :			
Partie libérée.....	1.539.036.306		
Partie non libérée.....	42.526.405		
	1.581.562.711		
Provisions et amortissements..	403.183.201		
		1.178.379.510	
Dépôts et cautionnements.....		119.930.212	
			5.268.686.570
Valeurs d'exploitation :			
Magasins			11.568.510.492
Valeurs réalisables à court terme ou disponibles :			
Clients	1.722.246.243		
Services officiels.....	7.395.925.755		
Avances sur achats.....	187.627.750		
Agents, représentants et compagnies aériennes.....	5.235.004.421		
Autres débiteurs.....	5.564.260.241		
Charges payées d'avance.....	1.171.134.773		
Effets à recevoir.....	193.557.990		
Chèques à encaisser.....	12.746.597		
Titres de placement.....	318.530.285		
		21.801.034.055	
Caisses et banques :			
Banques et chèques postaux....	13.078.460.065		
Caisses	965.249.866		
Fonds en cours de route.....	1.388.724.585		
		15.432.434.516	
			37.233.468.571
			109.554.220.752

PASSIF

Capital		10.000.000.000
Réserves :		
Réserve légale	23.171.832	
Réserve correspondant à la participation de l'Etat aux dommages de guerre	463.311.184	
Réserve à réinvestir	1.079.967.861	
Réserve spéciale de réévaluation	3.500.100.323	
		5.066.551.200
Report à nouveau		241.719.682
Provisions pour risques :		
Provision pour gros travaux et grosses réparations	2.038.592.000	
Provision pour propre assureur	1.562.054.000	
Provision pour créances douteuses	300.783.514	
Provision pour dépréciation matériel ancien et diverses	1.359.400.205	
		5.260.829.719
Dettes à long terme :		
Emprunts à plus d'un an	72.785.875.850	
Remboursements effectués	11.108.592.167	
		61.677.283.683
Dettes à court terme :		
Fournisseurs	4.995.234.085	
Services officiels	555.758.073	
Recettes encaissées d'avance ou pour le compte de tiers	8.637.549.468	
Autres créanciers	4.979.269.539	
Charges à payer	3.714.480.068	
Emprunts à moins d'un an	3.931.576.702	
Effets à payer	197.100.000	
		27.010.967.935
Résultat de l'exercice		296.868.533
		109.554.220.752

CONCLUSION

De la lecture des documents précédents, deux idées se dégagent. D'une part, les difficultés que rencontre Air France, comme toutes les autres compagnies, devant un développement technique mettant chaque année plus de places à une plus grande vitesse à la disposition de passagers éventuels, dont le pouvoir d'achat ne suit pas le rythme du progrès technique.

D'autre part, la prise de conscience chez un certain nombre de compagnies européennes devant cette situation de la nécessité de mettre fin à une concurrence anarchique qui n'apportait pas au public d'améliorations déterminantes mais qui, en revanche, risquait d'obliger les Gouvernements à des interventions financières de plus en plus coûteuses.

La politique d'accords suivie à la fois par la Compagnie Air France et par le Gouvernement français porte ses fruits et les illustrations suivantes nous en sont fournies :

1° Par l'accord entre la Japan Air Lines et Air France conclu en février 1960 et qui assure à la liaison Paris-Tokio un remplissage honorable sur la rotation par *Superstarliner* et un remplissage remarquable sur la rotation par *Boeing 707* ;

2° Par l'accord conclu avec les U. S. A. concernant la desserte de certaines villes américaines et la possibilité de réaliser un tour du monde complet sur compagnies françaises ;

3° Par les discussions en cours dont nous espérons qu'elles auront un heureux aboutissement pour la création d'Air Union ;

4° Par les accords conclus entre la Compagnie nationale et les autres compagnies françaises ainsi que par la création d'Air Afrique.

Malheureusement, çà et là, au hasard des vicissitudes de la politique plus encore que pour des raisons commerciales ou techniques, des escales s'ouvrent ou se ferment, des survols sont interdits ou permis.

C'est ainsi que des difficultés ont successivement surgi concernant le survol de la Syrie, l'escale de Bagdad, obligeant ainsi à de longs détours générateurs de pertes d'argent et de temps.

Des discussions sont également en cours avec le Venezuela.

Il est fatal que, pour un réseau d'étendue aussi vaste et aux mailles aussi serrées, les remous politiques, que ce soient ceux de la Communauté ou ceux régis par des rivalités internationales, aient une influence sur nos transports aériens.

La question s'est posée de savoir s'il était de bonne politique de disperser ainsi les efforts d'une compagnie de navigation aérienne sur tous les continents et à travers toutes les mers. Nous pensons, quant à nous, que cette politique présente plus d'avantages que d'inconvénients à partir du moment où le relief donné à cette compagnie sur tous les territoires du monde et ses accords avec d'autres compagnies lui permettent de drainer des passagers sur ses artères principales et où le prestige de la France s'en trouve accru par la présence du pavillon français.

Au surplus, la situation financière n'a cessé de s'améliorer malgré le tort qu'a pu causer l'avance prise par certains transporteurs internationaux dans le domaine des appareils à réaction.

Les résultats obtenus dès la mise en service des quadrijets ou des *Caravelle* prouvent bien la faveur dont jouit notre compagnie nationale.

Certes, tout est perfectible et certains esprits chagrins voudraient voir disparaître sur certaines liaisons, telle que celle de Pointre-à-Pitre à la Guyane par les Petites Antilles, les vieux *DC 4* non pressurisés et souhaiteraient leur remplacement par des appareils plus modernes, surtout au moment où l'on s'inquiète du développement des départements d'Outre-Mer. Mais, d'une façon très générale, l'action de nos compagnies françaises, et en particulier d'Air France, est appréciée partout.

Le réseau d'agents, dans toutes les parties du monde, leur dynamisme, leur attachement à leur Compagnie détournent bien souvent vers Air France des passagers qui, sans cela, s'orienteraient vers d'autres transporteurs.

Le rôle de ces chefs d'agence est d'ailleurs, et nous tenons à le souligner, facilité par la qualité du personnel navigant, par le service à bord, de même que par le dévouement du personnel au sol.

Tout cela ne veut pas dire que l'avenir se présente toujours sous les couleurs les plus claires.

Si, avant l'amortissement des jets actuels, et devançant même les progrès des systèmes d'approche et des pistes d'atterrissage, certains constructeurs mettent sur le marché des appareils super-

soniques surclassant les bi ou quadrijets actuels et que des compagnies étrangères concurrentes se lancent dans l'utilisation de ces appareils, des problèmes redoutables se poseront aux compagnies européennes, problèmes qu'elles ne pourront résoudre que par une cohésion plus étroite et la mise en commun de certains de leurs services essentiels.

Nous n'en sommes pas encore là — mais on en parle déjà. Dans l'aviation civile, plus encore que dans d'autres branches industrielles, les progrès techniques ne permettent plus l'amortissement normal et conduisent paradoxalement à des hausses de prix dues à des amortissements accélérés.

Il sera très beau de multiplier le nombre des places-kilomètres par un facteur important, encore faudra-t-il que les entraves apportées à la circulation des personnes, à la libre convertibilité des monnaies ne rendent ce gain illusoire.

Or, le fractionnement des nations n'a jamais été aussi grand que depuis que la planète s'est rétrécie, pour emprunter cette heureuse formule au professeur Portmann, et il est plus aisé de résoudre le problème le plus compliqué d'électronique que de modifier un règlement. Telle est la grave situation devant laquelle risque de se trouver l'aviation civile.

Dans ce débat, la Compagnie Air France a pris un bon départ. Financièrement parlant, elle pèse de moins en moins sur les épaules de l'Etat. Elle a su respecter la part de chacun, même dans l'avenir, et les pourparlers pour la constitution d'Air Union en sont le témoignage. Elle occupe une place enviable dans le transport aérien, et, dans la lutte serrée qui s'annonce, elle nous apparaît comme un atout sérieux pour la propagande française sur l'échiquier mondial.

ANNEXES

ANNEXE I

LOI n° 48-976 du 16 juin 1948 portant institution de la Compagnie nationale Air France.

(*Journal officiel* du 17 juin 1948, page 5863.)

TITRE Ier

Dispositions générales.

Article premier. — Il est institué, sous le nom de Compagnie nationale Air France, une société soumise aux règles édictées par la présente loi et, dans tout ce qu'elles n'ont pas de contraire à celle-ci, par les lois sur les sociétés anonymes. Dans les trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, un décret pris sur le rapport du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme fixera la date de constitution de cette société.

Celle-ci a pour objet d'assurer l'exploitation de transports aériens dans les conditions fixées par le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, après accord, s'il y a lieu, des autres ministres et conformément aux règles qui seront établies par le statut de l'aviation marchande.

La Compagnie nationale Air France peut créer ou gérer des entreprises présentant un caractère annexe par rapport à son activité principale ou prendre des participations dans des entreprises de ce genre, après autorisation donnée par décret pris en Conseil des Ministres. Toutefois, la Compagnie nationale Air France ne peut créer ou gérer des entreprises de fabrication de matériel aéronautique, ni prendre de participations dans de telles entreprises.

Art. 2. — A dater de la constitution de la Compagnie nationale Air France (1) sont transférés à cette société, pour l'accomplissement de son objet :

1° L'ensemble des biens, droits et obligations des sociétés commerciales Air France, Air Bleu et Air France Transatlantique ;

2° Les matériels et les matières mises à la disposition desdites sociétés par l'Etat et nécessaires à la poursuite de l'exploitation d'Air France, sous réserve des remboursements à la charge de l'entreprise pour des matériels nouveaux dans les limites à préciser par accord entre la société et les ministre intéressés.

Art. 3. — Le montant du capital initial de la Compagnie nationale Air France sera celui de la valeur des biens ainsi apportés, déduction faite des charges pouvant les grever, et telle que cette valeur sera établie par un inventaire dressé par la Compagnie nationale Air France et soumis à l'approbation du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et du Ministre des Finances et des Affaires économiques. Un décret pris sur le rapport du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme fixera le délai — qui ne pourra être supérieur à six mois à partir de la promulgation de la présente loi — imparti pour l'établissement de cet inventaire, qui sera publié au *Journal officiel.*

(1) La date légale de constitution de la Compagnie a été fixée au 1er septembre 1948 par un décret du 16 septembre 1948.

Art. 4. — A concurrence de 30 % du capital, l'Etat devra céder des actions de la Compagnie nationale Air France :

1° A des collectivités et établissements publics intéressés de France et de l'Union française ;

2° A des personnes privées, françaises, physiques ou morales.

En aucun cas, le total des actions souscrites par la deuxième catégorie ne pourra excéder 15 % du capital (1).

TITRE II

Du fonctionnement d'Air France.

Art. 5. — La Compagnie nationale Air France est gérée par un conseil d'administration nommé par décret pris en Conseil des Ministres et composé comme suit :

1° Quatre administrateurs fonctionnaires désignés à raison de :

— deux par le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme ;
— un par le Ministre des Finances et des Affaires économiques ;
— un par le Ministre de la France d'Outre-Mer.

2° Quatre administrateurs, personnalités non fonctionnaires, désignés par le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme dont deux sont choisis :

— l'un parmi les membres des chambres de commerce de la Métropole ou de l'Afrique du Nord ;
— l'autre parmi les membres des chambres de commerce d'Outre-Mer ou de France à l'étranger.

3° Quatre administrateurs désignés :

— un par le personnel des cadres techniques et administratifs ;
— un par le personnel navigant ;
— un par le personnel employé ;
— un par le personnel ouvrier.

Ces désignations seront faites pour chaque catégorie par vote au bulletin secret et les candidats devront faire partie du personnel de la Compagnie depuis deux ans au moins ;

4° Quatre administrateurs désignés par les actionnaires autres que l'Etat.

Les membres du conseil seront nommés pour six ans et renouvelés par moitié tous les trois ans.

Ils doivent être remplacés lorsqu'ils ont perdu la qualité en raison de laquelle ils ont été désignés ou lorsqu'ils cessent, au cours de leur mandat, de représenter l'organisation sur la présentation de laquelle ils ont été nommés.

Art. 6 (modifié par le décret n° 54-185 du 20 février 1954, *Journal officiel* du 21 février 1954, art. 1er). — Le Président du conseil d'administration est nommé pour six ans, par décret pris en Conseil des Ministres, sur proposition du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme.

Il est choisi parmi les membres du conseil d'administration et sur proposition de celui-ci.

Il a voix prépondérante en cas de partage des voix.

Il peut être assisté (2) d'un directeur général choisi par lui avec l'agrément du conseil d'administration et du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme.

---

(1) Sur l'intérêt annuel garanti et les distributions de bénéfices, voir à la fin de cette annexe le texte du décret n° 53-956 du 30 septembre 1953.

(2) Antérieurement au décret du 20 février 1954, le texte était : « Il est assisté... ».

Art. 7. — Pour le premier conseil, le président, les membres du conseil et le directeur général seront nommés, sous réserve de la désignation ultérieure des représentants des actionnaires dans le délai de deux mois à compter de la publication de la présente loi. Ils exerceront leurs fonctions à titre provisoire en attendant la constitution définitive du conseil d'administration qui devra intervenir dans le délai d'un an, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi.

Art. 8. — Le président, le directeur général et les membres du conseil d'administration doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civiques. Ils ne peuvent appartenir au Parlement.

Le directeur général ne peut exercer aucune fonction, rémunérée ou non, dans des entreprises privées, sauf lorsqu'il s'agit de filiales dans lesquelles la Compagnie nationale a une participation majoritaire, et après autorisation du conseil d'administration.

Le président du conseil d'administration peut être révoqué à tout moment pour fautes graves par décret pris en Conseil des Ministres sur la proposition du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme.

Le directeur général peut être révoqué par décision du conseil d'administration, sur proposition du président ou de la majorité des deux tiers du conseil, approuvée par le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme.

Le président, les administrateurs, le directeur général, ainsi que tout mandataire chargé d'un acte de gestion de la Compagnie, seront responsables civilement et pénalement dans les mêmes conditions que les administrateurs, directeurs généraux et mandataires des sociétés anonymes.

Les incompatibilités légales visant ces derniers leur seront également opposables.

Art. 9. — La Compagnie nationale Air France est soumise au contrôle général du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme dans les conditions fixées par arrêté ministériel (1).

La Compagnie nationale Air France est également soumise au contrôle économique et financier dans les conditions fixées par l'ordonnance du 23 novembre 1944, sans préjudice des pouvoirs d'inspection prévus par des lois particulières.

En aucun cas, ces contrôles ne peuvent avoir pour effet d'imposer à l'entreprise des autorisations préalables autres que celles prévues dans la présente loi.

Art. 10. (modifié par décret n° 53-956 du 30 septembre 1953, *Journal officiel du* 1er octobre 1953). — Les statuts de la Compagnie nationale Air France sont approuvés par décret pris en Conseil des Ministres sur le rapport du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et du Ministre des Finances et des Affaires économiques (2).

L'exploitation des services d'intérêt public confiés à la Compagnie nationale Air France fera l'objet d'une convention qui devra intervenir dans les six mois suivant la promulgation de la loi portant statut de l'aviation marchande.

Art. 11. — Les comptes annuels de la Compagnie sont soumis au contrôle institué par les articles 56 à 62 de la loi n° 48-24 du 6 janvier 1948.

Art. 12 (modifié par décret n° 53-956 du 30 septembre 1953, *Journal officiel* du 1er octobre 1953). — La Compagnie nationale Air France doit couvrir par ses ressources propres l'ensemble de ses dépenses d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, l'amortissement du matériel et des installations et les provisions à constituer pour couvrir les risques de tout ordre.

Toutefois, les obligations qui lui sont imposées dans l'intérêt général feront l'objet, à dater du 1er janvier 1954, de contrats préalables assortis de cahiers des charges, passés entre la Compagnie, d'une part, l'Etat, les collectivités publiques de la Métropole et de la France d'Outre-Mer, d'autre part, dans des conditions à déterminer par décret en Conseil d'Etat (3).

---

(1) Voir B. — Contrôle.
(2) Décret n° 50-1545 du 13 décembre 1950 (*J. O.* du 16 décembre 1950).
(3) Voir à la fin de cette annexe le décret n° 55-32 du 7 janvier 1955.

La Compagnie nationale Air France a recours, pour les besoins de son exploitation, aux moyens de crédit en usage dans le commerce. La caisse nationale des marchés de l'Etat est autorisée à recevoir en garantie, à avaliser, à accepter et à endosser les effets de commerce émis par elle ; elle pourra accepter en nantissement les marchés passés par la Compagnie nationale Air France.

Art. 13 (modifié par décret n° 53-956 du 30 septembre 1953, *Journal officiel* du 1er octobre 1953). — En vue de financer ses immobilisations et d'augmenter son fonds de roulement, la Compagnie nationale Air France est habilitée à émettre dans le public des emprunts qui peuvent bénéficier de la garantie de l'Etat. Ces émissions sont soumises à l'approbation préalable du Secrétaire d'Etat aux Travaux publics et à l'Aviation civile et du Ministre des Finances et des Affaires économiques.

Art. 14. — Le conseil d'administration soumet à l'approbation du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et du Ministre des Finances et des Affaires économiques :

— les programmes généraux d'engagements de dépenses échelonnées sur plusieurs années ;

— l'état indicatif annuel des prévisions de recettes et de dépenses de toute nature, ainsi que les états complémentaires en cours d'année ;

— le bilan, le compte profits et pertes ;

— la prise de participation financière ou la cession de celle-ci ;

— les tarifs ;

— le statut du personnel.

Le bilan et le compte profits et pertes seront publiés au *Journal officiel* avant le 31 juillet de chaque année.

Art. 15. — Le conseil d'administration soumet à l'approbation du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme le programme d'investissement, d'achat de matériel et de lignes à desservir.

Un délai maximum de deux mois est accordé au ministre intéressé pour donner son approbation. Passé ce délai, elle sera considérée comme acquise de plein droit.

Art. 16. — Tous actes ou conventions intervenant en exécution de la présente loi sont exonérés du droit de timbre, ainsi que des droits d'enregistrement et d'hypothèque.

TITRE III

Dispositions d'exécution.

Art. 17. — La Société Air France, la Société Air Bleu, la Société Air France transatlantique sont dissoutes et entrent en liquidation au jour de la constitution de la Compagnie nationale Air France.

Les actions de la Société Air Bleu et de la Société Air France transatlantique qui n'ont pas déjà été transférées à l'Etat — en vertu de l'article 1er, alinéa 1°, de l'ordonnance du 26 juin 1945 — lui seront transférées au jour de la constitution de la Compagnie nationale Air France.

Les administrateurs provisoires de la Société Air France et les administrateurs des deux autres sociétés cessent leurs fonctions pour assumer les fonctions de liquidateurs.

Les sociétés dissoutes ne seront plus désignées désormais que sous la dénomination : Ancienne Société Air France, Air Bleu ou Air France transatlantique, en liquidation.

Art. 18. — Sont transférées à l'Etat, à la date et aux conditions fixées par décret rendu sur proposition du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, du Ministre des Affaires étrangères et du Ministre des Finances et des Affaires économiques, les actions visées au paragraphe 2° de l'article 1er de l'ordonnance n° 45-1403 du 26 juin 1945 portant nationalisation des transports aériens.

Art. 19. — Le prix de rachat par l'Etat des actions autres que celles visées à l'article précédent sera déterminé par une commission présidée par un conseiller maître à la Cour des comptes et comprenant :

— un représentant du Ministre des Finances et des Affaires économiques ;

— un représentant du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme ;

— deux représentants désignés par les anciens propriétaires (autres que l'Etat, les collectivités et établissements publics) des actions de chacune des sociétés intéressées transférées à l'Etat.

Art. 20. — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires à celles de la présente loi.

Art. 21. — Des décrets pris en Conseil d'Etat, sur le rapport du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme et des ministres intéressés, détermineront les conditions d'application de la présente loi.

Cependant la décision concernant l'application de l'article 19 devra être prise trois mois au plus tard après la promulgation de la présente loi.

ANNEXE II

Décret n° 53-956 du 30 septembre 1953.

(*Journal officiel* du 1er octobre 1953.)

Art. 4. — L'article 40 de la loi n° 50-854 du 21 juillet 1950 est remplacé par le suivant :

Pendant une période de quinze ans à compter du 1er janvier 1954, les actionnaires de la Compagnie nationale Air France autres que l'Etat recevront un intérêt annuel net garanti par l'Etat égal à 5 % de la valeur nominale de leurs actions. Cet intérêt sera payé dans le mois qui suivra la publication au *Journal officiel* des comptes de l'exercice.

Les actionnaires participeront aux distributions de bénéfices qui seront décidés sur la base des résultats sociaux concurremment avec l'Etat, dans des conditions qui seront fixées par décret.

ANNEXE III

Décret n° 55-32 du 7 janvier 1955 relatif aux obligations imposées, dans l'intérêt général, à la Compagnie nationale Air France.

Article premier. — Pourront faire l'objet de contrats établis conformément aux dispositions de l'article 12 susvisé de la loi du 16 juin 1948, modifié par le décret du 30 septembre 1953, les obligations d'intérêt général relatives aux services suivants :

a) Exploitation de services réguliers de transport aérien effectués à la demande de l'Etat ou des collectivités publiques de la Métropole et de la France d'Outre-Mer, sur les itinéraires de l'Union française, à l'exception des lignes exploitées par la Compagnie nationale Air France en concurrence avec d'autres entreprises de transport aérien ;

b) Exploitation d'aéroports ouverts à la circulation aérienne publique et d'aides à la navigation aérienne ;

c) Exploitation de types d'appareils dont l'acquisition ou l'emploi résulterait d'une obligation imposée à la Compagnie ;

d) Formation du personnel navigant jusqu'à l'obtention des brevets à l'exclusion de la qualification sur appareils nouveaux et du perfectionnement de ce personnel ;

e) Montage, à bord des appareils, d'équipements autres que ceux qui sont nécessaires à l'observation des règles et usages de la navigation aérienne commerciale ;

f) Toute obligation d'intérêt général portant sur un objet autre que ceux énumérés ci-dessus, notamment l'exploitation de services réguliers de transports aériens internationaux ou de cabotage sur des lignes exploitées en concurrence avec d'autres entreprises de transports aériens, ayant fait l'objet d'une décision de principe du Ministre chargé de l'Aviation marchande, prise après avis du Conseil supérieur de l'Aviation marchande.

Art. 2. — Les cahiers des charges annexés aux contrats relatifs à l'exploitation des services réguliers de transport aérien devront prévoir les types d'appareils utilisés ainsi que la fréquence minimum et maximum des services.

Ils comporteront l'obligation pour la Compagnie de respecter dans l'exploitation les lois et règlements concernant la navigation aérienne à l'exclusion de toute obligation autre que celles qui sont imposées aux entreprises françaises ou étrangères de transport aérien.

Art. 3. — Les contrats ne pourront être revisés à la demande de l'une ou l'autre des parties que si la variation de l'ensemble des éléments de dépenses ou de recettes énumérés par le cahier des charges, et qui comprendra notamment, d'une part, le niveau des salaires et charges sociales, les prix du combustible, des matériels ou matières utilisés, les charges d'amortissement et, d'autre part, les tarifs, entraîne une augmentation ou une réduction de plus de 10 % de la charge qu'impose à la Compagnie Air France l'obligation qui a fait l'objet du contrat.

Art. 4. — Les contrats prévus aux articles précédents sont signés par le Ministre chargé de l'Aviation marchande, après accord du Ministre des Finances, lorsqu'ils sont conclus entre l'Etat et la Compagnie Air France.

Les contrats passés entre la Compagnie et des collectivités publiques doivent être approuvés par le Ministre chargé de l'Aviation marchande et le Ministre de tutelle de ces collectivités.

ANNEXE IV

Décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 relatif à la coordination des transports aériens.

(*Journal officiel* du 27 septembre 1953.)

Exposé des motifs.

Le présent décret a pour objet, dans l'attente d'un statut de l'aviation marchande qui seul pourra organiser d'une façon définitive le transport aérien français, de permettre au Gouvernement de prendre les mesures de coordination et de contrôle qui s'avèrent chaque jour plus indispensables.

En effet, la situation est actuellement la suivante :

La Compagnie nationale Air France, instituée par la loi n° 48-976 du 16 juin 1948, est soumise aux droits et obligations très stricts qui résultent des dispositions de ce texte ; elle est tenue, notamment, de soumettre à l'approbation du Gouvernement ses programmes d'investissements, d'achat de matériel et de lignes à desservir, ses prévisions de recettes et de dépenses ainsi que les tarifs qu'elle désire mettre en application.

Les compagnies privées créées depuis 1946 vivent au contraire sous le régime d'autorisations précaires et révocables qui leur ont été délivrées en attendant la promulgation de la loi portant statut de l'aviation marchande ; elles jouissent d'une liberté beaucoup plus étendue, notamment en ce qui concerne l'établissement de leurs programmes et la fixation de leurs tarifs.

Or, dans le but de s'assurer des positions commerciales avant l'application du statut de l'aviation marchande, les entreprises privées et la Compagnie nationale se livrent à une très vive concurrence sur les services de l'Union française.

Il en résulte un gaspillage de moyens qui est préjudiciable non seulement à l'économie du transport aérien français, mais aussi à l'économie générale du pays, le carburant, le matériel et les pièces de rechanges étant le plus souvent payés en devises fortes, dollars et livres sterling.

Il est donc indispensable que, sans attendre le vote par le Parlement du statut de l'aviation marchande pour lequel un nouveau projet a été déposé à la session de 1952, le Gouvernement ait les pouvoirs nécessaires pour faire cesser une concurrence qui menace de devenir anarchique ainsi que l'a souligné à diverses reprises la commission de vérification des comptes de la Compagnie nationale Air France.

Les dispositions du présent décret ont seulement pour but de fixer les droits et obligations des entreprises privées et de permettre au Gouvernement d'effectuer rapidement la coordination qui s'avère indispensable en réservant au Parlement actuellement saisi d'un projet de statut de l'aviation marchande, l'organisation générale du transport aérien français et la définition des domaines d'activité respectifs de la Compagnie nationale et des sociétés privées.

A cet effet les dispositions de l'article 4 du présent décret prévoient que toutes les entreprises devront, dans les mêmes conditions, faire homologuer leurs tarifs et soumettre à l'approbation du Ministre chargé de l'aviation marchande leurs programmes de matériel et d'exploitation. Ces mesures de coordination ne font cependant pas obstacle à l'application des règles spéciales de contrôle et de gestion justifiées par le statut particulier de la Compagnie nationale.

Il a paru souhaitable, enfin, d'inclure dans ce décret les dispositions permettant de renforcer le contrôle technique existant aussi bien au sol qu'en vol afin, si possible, d'améliorer encore la sécurité du transport aérien.

En définitive et sans préjuger ce que sera le statut de l'aviation marchande, le présent décret doit permettre, en évitant une concurrence dispendieuse et stérile, et en renforçant la sécurité, un développement harmonieux du transport aérien français.

Le Président du Conseil des Ministres,

Sur le rapport du Ministre des Finances et des Affaires économiques, du Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, du Ministre des Affaires étrangères, du Secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil chargé des relations avec les Etats associés et du Secrétaire d'Etat aux Travaux publics et à l'Aviation civile,

Vu la loi du 11 juillet 1953 portant redressement économique et financier, et notamment son article 7 ;

Vu la loi n° 45-1483 du 30 juin 1945 relative aux prix ;

Vu la loi n° 48-976 du 16 juin 1948 portant institution de la Compagnie nationale Air France ;

Le Conseil d'Etat entendu ;

Le Conseil des Ministres entendu,

Décrète :

Article premier. — Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef, d'un point à un autre, des passagers, de la poste et des marchandises.

Le présent décret s'applique aux transports aériens effectués à titre professionnel et contre rémunération.

Art. 2. — Nul ne peut exercer une activité de transport aérien s'il n'y a été autorisé par le Ministre chargé de l'Aviation marchande.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités de l'octroi et du retrait de cette autorisation.

Art. 3. — Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique que le Ministre chargé de l'Aviation marchande exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont à la charge des entreprises.

Art. 4. — Le transport des passagers ne peut être effectué que par des entreprises agréées, à cet effet, par le Ministre chargé de l'Aviation marchande.

Ces entreprises devront soumettre à son approbation préalable :

— leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant ;

— leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services de passagers prévus dans ces programmes.

Le Conseil supérieur de l'aviation marchande sera saisi, pour avis, de ces programmes et de toutes modifications qui pourraient y être apportées.

Les tarifs seront soumis à l'homologation du Ministre chargé de l'Aviation marchande.

Ne sont pas soumis aux obligations du présent article les transports d'au plus six passagers effectués à l'aide d'aéronefs dont le poids est inférieur à un maximum fixé par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation marchande.

Les dispositions du présent article ne font pas obstacle à l'application des règles spéciales de gestion et de contrôle prévues par la loi du 16 juin 1948 portant institution de la Compagnie nationale Air France.

Art. 5. — Au cas où une entreprise contreviendrait aux dispositions des articles 3 et 4 ci-dessus, le Ministre chargé de l'Aviation marchande pourra prononcer, pour tout ou partie des lignes exploitées, la suspension ou le retrait de l'autorisation ou de l'agrément.

En cas d'exercice d'une activité de transport aérien par une entreprise non régulièrement autorisée et, le cas échéant, agréée, le Ministre chargé de l'Aviation marchande pourra prononcer, à l'expiration d'un délai de huit jours suivant une mise en demeure notifiée à cette entreprise, la mise sous séquestre des appareils utilisés.

Art. 6. — Des décrets en Conseil d'Etat régleront les conditions d'application des articles 3, 4 et 5.

Art. 7. — Le Ministre des Finances et des Affaires économiques, le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, le Ministre des Affaires étrangères, le Secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil chargé des relations avec les Etats associés et le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics et à l'Aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 septembre 1953.

JOSEPH LANIEL.

Par le Président du Conseil des Ministres :

Le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme,
JACQUES CHASTELLAIN.

Le Ministre des Affaires étrangères,
GEORGES BIDAULT.

Le Ministre des Finances et des Affaires économiques,
EDGAR FAURE.

Le Secrétaire d'Etat à la Présidence du Conseil chargé des relations avec les Etats associés,
MARC JACQUET.

Le Secrétaire d'Etat aux Travaux publics et à l'Aviation civile,
PAUL DEVINAT.

ANNEXE V

Décret n° 54-1102 du 12 novembre 1954 portant application du décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 relatif à la coordination des transports aériens.

Le Président du Conseil des Ministres,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics, du Logement et de la Reconstruction et du Ministre des Finances, des Affaires économiques et du Plan.

Vu le décret n° 53-916 du 26 septembre 1953 pris par application de la loi du 11 juillet 1953 et relatif à la coordination des transports aériens, et notamment ses articles 2 à 6 ;

Le Conseil d'Etat (section des Travaux publics) entendu,

Décrète :

Article premier. — L'autorisation d'exercer une activité de transport aérien prévue à l'article 2 du décret susvisé du 26 septembre 1953 est accordée par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation marchande, après avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande portant notamment sur les garanties morales, financières et techniques que présente l'entreprise intéressée et sur l'opportunité de la création d'un service nouveau de transport aérien.

L'arrêté précise l'objet du transport autorisé ainsi que la ou les zones d'activités de l'entreprise.

Art. 2. — Seules peuvent être autorisées les entreprises exerçant à titre principal une activité aérienne et ayant leur siège social sur le territoire de la République française des Etats et territoires associés, de la Tunisie et du Maroc.

En outre, dans les sociétés par actions, le capital doit être représenté pour moitié au moins par des parts sociales appartenant à des associés de nationalité française.

Doivent être de nationalité française et jouir de leurs droits civiques :

Dans les sociétés par actions, le président, la majorité des membres du conseil d'administration, ainsi que le directeur général ;

Dans les sociétés à responsabilité limitée, le ou les gérants ainsi que la majorité des associés ;

Dans les sociétés de personnes, tous les associés en nom ;

Toutes personnes physiques ayant en propriété ou exploitant une entreprise de transport aérien.

Les dispositions qui précèdent sont applicables sous réserve de clauses contraires de conventions internationales régulièrement approuvées.

Art. 3. — Les entreprises autorisées doivent fournir périodiquement, dans des conditions fixées par arrêté ministériel, des renseignements statistiques sur le trafic.

Art. 4. — Les entreprises autorisées sont soumises au contrôle que l'Etat exerce pour l'application des dispositions fixées par les conventions internationales, les lois et les règlements en vigueur, concernant le personnel navigant, le matériel volant et l'exploitation technique de ce matériel.

Le contrôle de l'exploitation technique porte notamment sur :

— l'application des règles de la circulation aérienne ;
— les conduites des vols ;
— les conditions d'emploi des aéronefs ;
— les équipements de secours et de sauvetage ;
— l'entretien des aéronefs ;
— les documents et livres de bord, en particulier les manuels d'exploitation ;
— la composition et les conditions d'emploi des équipages de conduite ;
— le transport des matières dangereuses ou infectes.

Des arrêtés du Ministre chargé de l'Aviation marchande préciseront les modalités d'application de l'alinéa précédent.

Ces contrôles sont exercés au sol et en vol soit directement par des agents de l'Etat, dans des conditions qui seront définies par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation marchande, soit par l'intermédiaire d'organismes délégués à cet effet par le Ministre chargé de l'Aviation marchande.

Les contrôleurs dont la liste sera communiquée aux entreprises auront, pour l'exercice de leurs fonctions et sur présentation d'un ordre de mission, accès à bord des appareils. A cet effet, un titre de transport devra leur être délivré gratuitement.

Les dépenses entraînées par les contrôles sont à la charge des entreprises. Chaque entreprise a la charge des contrôles qui sont exercés spécialement à son égard. Les autres dépenses de contrôle sont réparties entre les entreprises proportionnellement au tonnage effectivement transporté. Cette répartition est fixée chaque année par arrêté du Ministre chargé de l'Aviation marchande.

Art. 5. — L'agrément prévu à l'article 4 du décret susvisé du 26 septembre 1953 pour permettre aux entreprises autorisées d'assurer le transport de passagers est accordé par le Ministre chargé de l'Aviation marchande, après avis du Conseil supérieur de l'Aviation marchande et sur le vu d'une enquête administrative. Cette enquête a notamment pour objet de rechercher si l'équipement technique, l'organisation administrative et les ressources financières de l'entreprise permettent d'assurer la sécurité des passagers et la régularité des services.

L'avis du Conseil supérieur de l'Aviation marchande porte notamment sur l'opportunité de la création d'un service de transport de voyageurs, compte tenu du réseau existant.

L'arrêté portant agrément définit la ou les zones dans lesquelles l'entreprise est autorisée à assurer le transport des passagers.

Art. 6. — Les programmes généraux d'achat et de location de matériel volant sont soumis par les entreprises agréées à l'approbation préalable du Ministre chargé de l'Aviation marchande. Ils doivent comporter des propositions précises sur les différents types d'appareils, leur nombre et la durée probable de réalisation des programmes. Ils sont approuvés après avis du Conseil supérieur de l'Aviation marchande en fonction des besoins du marché, des progrès techniques et de la politique générale d'investissements.

Art. 7. — Les programmes d'exploitation sont soumis par les entreprises agréées à l'approbation préalable du Ministre chargé de l'Aviation marchande. Ils doivent comporter des propositions précises concernant pour chaque ligne les escales, les fréquences de base et les différents types d'appareils ainsi que leurs aménagements utilisés pour chaque classe au cours de la saison considérée.

Art. 8. — Les entreprises agréées doivent présenter au Ministre chargé de l'Aviation marchande, en vue de l'homologation de leurs tarifs, des propositions détaillées par ligne et à l'intérieur de chaque ligne par classe. Ces propositions doivent préciser également les conditions générales de transport ainsi que les réductions de tarifs que ces entreprises envisagent d'appliquer au cours de certaines périodes ou au profit de certaines catégories de passagers.

Les propositions peuvent être présentées soit par les entreprises directement, soit par l'intermédiaire d'une association professionnelle agréée par le Ministre.

Art. 12. — Le Ministre des Travaux publics, du Logement et de la Reconstruction, le Ministre des Finances, des Affaires économiques et du Plan et le Secrétaire d'Etat aux Finances et aux Affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 novembre 1954.

PIERRE MENDÈS FRANCE.

Par le Président du Conseil des Ministres :

Le Ministre des Travaux publics, du logement et de la Reconstruction,

JACQUES CHABAN-DELMAS.

Le Ministre des Finances, des Affaires économiques et du Plan,

EDGAR FAURE.

Le Secrétaire d'Etat aux Finances et aux Affaires économiques,

GILBERT JULES.

ANNEXE VI

Décret n° 55-640 du 20 mai 1955 relatif à la coordination des transports publics dans les territoires relevant du Ministre de la France d'Outre-Mer.

Article premier. — Dans les territoires relevant du Ministre de la France d'Outre-Mer, les chefs de groupe de territoires, après avis du Grand Conseil, ou les chefs de territoires non groupés, après avis des assemblées compétentes, peuvent réglementer par arrêté la coordination et l'organisation de l'ensemble des moyens de transports intérieurs par fer, par route, par eau ou par air, de manière à assurer au mieux les besoins des usagers, et à mettre à la disposition de l'économie du groupe de territoires ou du territoire l'ensemble des moyens de transports dont elle peut avoir besoin en quantité et en qualité, à sauvegarder l'équilibre des finances publiques, la conservation du domaine public ainsi que sa meilleure utilisation.

Art. 2. — Aucun service de transports pour voyageurs ou marchandises ne peut être exploité sans une autorisation des autorités administratives.

Art. 3. — Le Ministre des Finances et des Affaires économiques et le Ministre de la France d'Outre-Mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 mai 1955.

EDGAR FAURE.

Par le Président du Conseil des Ministres :

Le Ministre des Finances et des Affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le Ministre de la France d'Outre-Mer,
PIERRE-HENRI TEITGEN.

ANNEXE VII

Décret n° 55-942 du 15 juillet 1955 relatif à la coordination des transports aériens.

Article premier. — Le délai prévu à l'article 2 du décret n° 54-1102 du 12 novembre 1954 pour l'octroi des autorisations ou agréments aux entreprises de transport aérien est porté à un an.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, le Ministre des Finances et des Affaires économiques et le Secrétaire d'Etat aux Finances et aux Affaires économiques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 15 juillet 1955.

EDGAR FAURE.

Par le Président du Conseil des Ministres :

Le Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme,
ÉDOUARD CORNIGLION-MOLINIER.

Le Ministre des Finances et des Affaires économiques,
PIERRE PFLIMLIN.

Le Secrétaire d'Etat aux Finances et aux Affaires économiques,
GILBERT-JULES.

ANNEXE VIII

Note d'information au personnel d'Air France à la suite du Mémorandum du 10 août 1959.

Un accord de principe entre la Compagnie nationale et l'Union aéromaritime de Transports vient de faire progresser de manière importante le problème des relations entre les compagnies françaises de transport aérien. Sur les bases définies par cet accord, il est maintenant possible d'aboutir à une solution durable et d'instaurer une coopération efficace et confiante entre les entreprises intéressées.

La formule dite « de coordination » ne pouvait être qu'une position d'attente. Il était devenu évident pour tout observateur objectif que l'évolution technique et économique du transport aérien aussi bien que l'évolution politique des Etats africains bouleversaient l'ancien équilibre. La pression des faits exigeait « que s'instaure une véritable coopération évitant un gaspillage de moyens, une dispersion, voire une opposition des efforts, et permettant d'affronter la concurrence internationale dans les meilleures conditions ». Ce souhait, que formulaient les organisations syndicales des compagnies françaises dans une lettre adressée il y a quelques semaines au Ministre des Travaux publics, traduit bien le sentiment général qui a inspiré l'accord.

*
* *

Une distinction est établie dans cet accord entre lignes long-courrier et réseaux intérieurs africains. Si dans les deux cas, l'idée maîtresse est la définition et l'exécution en commun d'un programme unifié d'exploitation, la nature différente des problèmes à résoudre a conduit néanmoins à retenir deux cadres d'application distincts.

Lignes long-courriers.

Air France et U. A. T. créeront une association en participation qui prendra en charge tous les trafics long-courrier entre la France et l'Afrique subsaharienne, y compris les trafics des escales internationales desservies sur les lignes France-Afrique. Le cas de Johannesburg est encore à l'étude, à la demande d'Air France, en raison de son incidence dans le domaine d'Air Union.

Les capacités à mettre en œuvre seront réparties à raison de 50 % pour Air France et 50 % pour U. A. T. et T. A. I. en application de l'accord particulier qui lie celles-ci sur le secteur intéressé. Les recettes seront mises en commun et réparties au prorata des vols effectués par chacune des entreprises.

L'association sera dirigée par un Comité exécutif composé d'un nombre égal de représentants des deux compagnies signataires.

Réseaux africains.

Air France et U. A. T. constitueront, à parts égales, une société anonyme, dont l'appellation n'a pas encore été arrêtée. Une société doit permettre, mieux qu'une simple association, la prise éventuelle de participations dans des sociétés africaines et l'assistance technique à ces sociétés.

La mission de la société constituée par Air France et U. A. T. sera :

— d'effectuer les transports aériens sur l'ensemble des liaisons locales et inter-Etats, c'est-à-dire, dans l'immédiat, d'exploiter les réseaux locaux d'Air France et d'U. A. T. ;

— d'exploiter, le cas échéant, les lignes internationales nouvelles ouvertes au départ de l'Afrique noire ;

— d'apporter son assistance aux Etats africains désireux de créer des sociétés de transport aérien et de prendre des participations dans ces sociétés ;

— d'assurer, s'il y a intérêt, la représentation commerciale et l'exécution des opérations d'escale des services long-courriers dépendant de l'association en participation.

Les personnels et les moyens nécessaires à l'exploitation seront fournis à égalité par les deux compagnies, mais la mise en application de ce principe d'égalité ne se fera que progressivement, afin de tenir compte des situations existantes. Les personnels des compagnies Air France et U. A. T., détachés auprès de la nouvelle société, continueront à appartenir à leur entreprise d'origine.

Un Comité de Direction, composé des membres que le Comité exécutif de l'association long-courrier, définira la politique générale de la société et prendra les décisions importantes. Il sera, à cet effet, investi des pouvoirs nécessaires.

Outre le Comité de Direction, l'organisation de la société comprendra un président-directeur général, un vice-président et deux directeurs généraux adjoints, l'un plus particulièrement chargé des problèmes économiques, l'autre des questions techniques.

Pour la première période de six ans, Air France désignera le vice-président et le directeur général adjoint chargé des questicns économiques, le président et le directeur général adjoint chargé des questions techniques étant désignés par l'autre partie.

*
* *

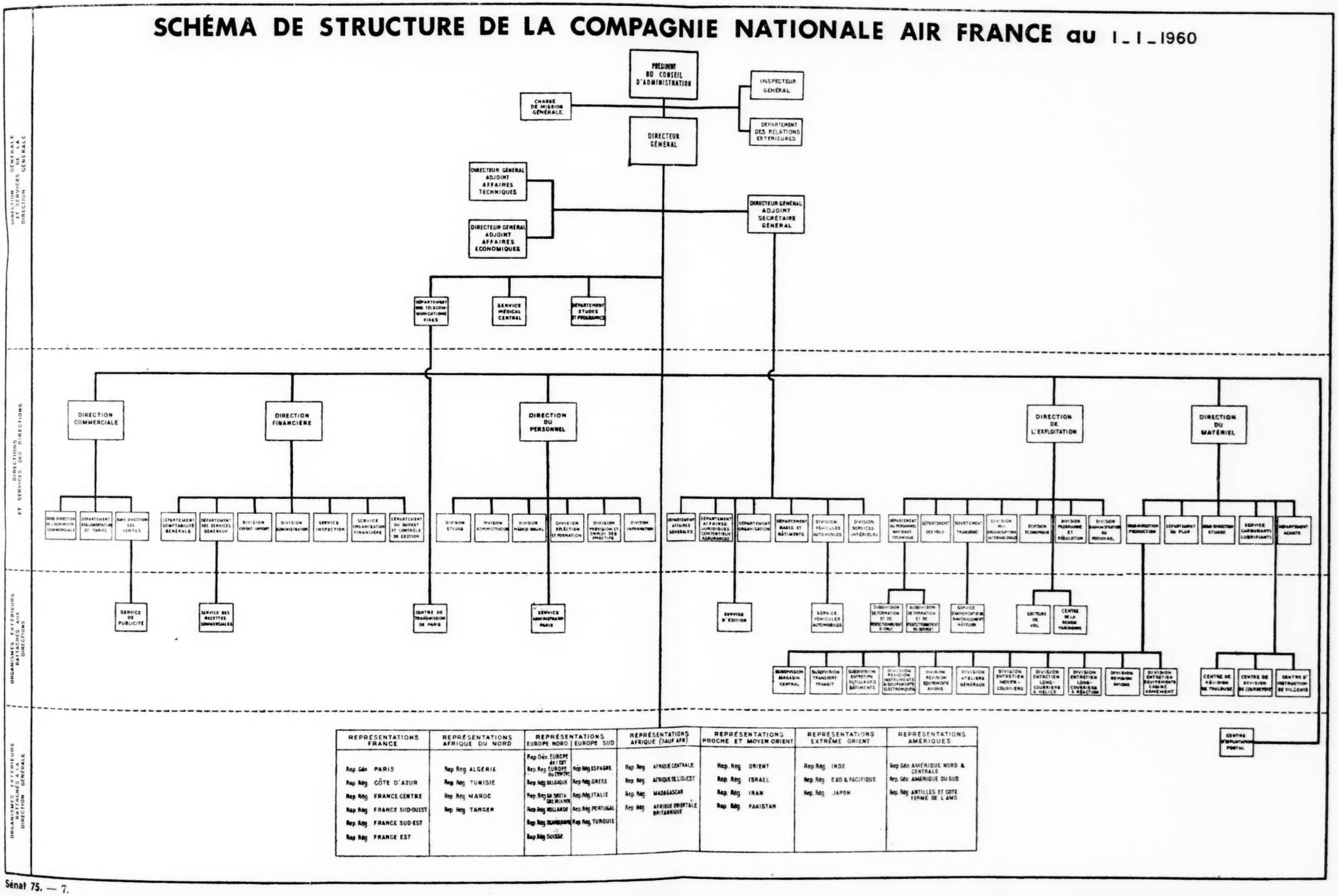
En conclusion, cet accord trace un cadre de coopération, qui permettra de trouver entre compagnies françaises l'unité de pensée et d'action indispensable à l'essor du transport aérien. Il supprime les luttes stériles, coûteuses et dangereuses devant la concurrence étrangère. Il permet à tous de se consacrer à fond aux tâches d'expansion qui les appellent et doivent les unir.

L. Lesieux,
Directeur général.

M. Hymans,
Président du Conseil d'administration.

ANNEXE IX

SCHÉMA DE STRUCTURE DE LA COMPAGNIE NATIONALE AIR FRANCE au 1-1-1960



ANNEXE X

Protocole du 20 juillet 1954.
entre les compagnies Air France, Aigle Azur, T. A. I.-U. A. T. sur la coordination des transports aériens (dits accords de Peira-Cava).

I. — Politique générale

Les compagnies françaises de transport aérien signataires du présent Accord se conformeront à une discipline de concurrence loyale et raisonnable.

II. — Exploitation

a) *Lignes « Long-courriers » de l'Union française :*

Pour l'ensemble des lignes long-courriers de chacun des secteurs de l'Union française (de et vers l'Indochine, l'A. O. F.—Togo, l'A. E. F.—Cameroun, Madagascar) exploités à la fois par Air France et par une des compagnies privées, la capacité de transport, raisonnablement calculée en fonction du trafic, sera répartie à égalité entre la Compagnie nationale et les autres compagnies françaises.

La part respective de chacune des compagnies privées sera déterminée en fonction des résultats d'exploitation antérieurs.

Dans un même secteur, les lignes doivent, en principe, être assurées soit par Air France, soit par une compagnie privée, soit par Air France et une compagnie privée.

Les lignes attribuées à une même compagnie privée doivent être groupées dans toute la mesure du possible dans un même secteur.

b) *Réseaux locaux de l'Union française :*

Dans chaque territoire, l'ensemble du réseau des lignes régulières intérieures sera exploité soit par Air France, soit par une compagnie privée, soit par Air France et une autre compagnie dans le cadre d'un accord passé entre elles.

La ou les sociétés exploitant les réseaux locaux s'entendront avec les sociétés exploitant les services long-courriers pour fixer les conditions de réacheminement du trafic sur les lignes intérieures.

c) *Lignes entre la France (Union française) et les pays étrangers (lignes internationales) :*

Ces lignes sont, en principe, attribuées à une seule société.

Toute concurrence entre sociétés françaises sur des lignes de cette catégorie est exclue.

Air France a une vocation préférentielle pour défendre les intérêts français contre la concurrence étrangère.

Les compagnies privées reconnaissent à Air France, pour une période de cinq ans à compter de la mise en application du présent protocole, l'exclusivité pour l'exploitation des lignes internationales desservies par la Compagnie nationale à ce moment.

Si exceptionnellement des considérations d'intérêt national justifiaient sur une ligne de voisinage la participation de deux sociétés françaises, les deux sociétés devraient conclure un accord d'exploitation, technique et commercial.

Dans le cas où des lignes de l'Union française exploitées actuellement par plusieurs sociétés prendraient le caractère de lignes internationales, ces sociétés conserveraient leur vocation à les exploiter.

III. — Matériel

a) *Achat de matériel :*

Les compagnies françaises de transport aérien ont des droits identiques pour l'autorisation d'acquisition d'un matériel de qualité comparable à celui utilisé par les compagnies étrangères ou françaises concurrentes. La préférence est donnée, à qualité technique et commerciale égale, au matériel français.

Le matériel en excédent est vendu.

b) *Entretien :*

En vue de réduire tous investissements injustifiés, les compagnies passeront des accords d'échange de service (mise en commun d'outillage, de stocks, réparations, etc.).

Toute compagnie de transport aérien est tenue, soit de faire les investissements nécessaires, soit de justifier de moyens permanents suffisants propres ou communs pour assurer l'entretien de son matériel.

IV. — Personnel

La Compagnie nationale et les compagnies privées se concerteront régulièrement en vue d'appliquer en matière de personnel dans toute la mesure du possible des principes communs.

L'Ecole de formation du personnel navigant de la Compagnie nationale Air France sera ouverte à toutes les sociétés. La gestion pourra faire l'objet d'un contrôle de l'Etat.

V. — Organismes professionnels

Toutes les compagnies adhéreront à l'A. T. A. F., dont la compétence s'étendra en premier examen à la coordination des services dans le cadre des programmes d'exploitation et à l'élaboration des tarifs de transport, cet organisme devant assurer sur le plan professionnel le contrôle de l'application des programmes et tarifs homologués et sanctionner les manquements et infractions constatés, sans préjudice du contrôle de l'Etat et de l'application des sanctions visées par l'article 5 du décret du 26 septembre 1953

ANNEXE XI

Les libertés de l'air.

L'organisation de la navigation et du transport aérien consiste à mettre en œuvre les fameuses « libertés de l'air » que la convention de Chicago du 7 décembre 1944 et l'accord de transit — signé le même jour — ont définies entre les Etats signataires :

Première liberté :

« Privilège de traverser son territoire sans atterrir », dans un but commercial.

Deuxième liberté :

« Privilège d'atterrir pour des raisons non commerciales » (escale technique).

Troisième liberté :

« Privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises *embarqués* sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. »

Quatrième liberté :

« Privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises *à destination* du territoire dont l'aéronef possède la nationalité. »

Cinquième liberté :

« Privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre Etat contractant et le privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre Etat contractant. »

Sixième liberté :

Cette « liberté » n'est pas reconnue par la convention de Chicago. C'est en fait le cumul des 2e, 3e et 4e libertés, d'une part entre un pays donné et le pays dont ressortit la compagnie effectuant le transport, d'autre part entre ce dernier pays et un pays tiers.

Exemple : New-York—Amsterdam (3e et 4e liberté entre les Etats-Unis et la Hollande) par la Compagnie hollandaise KLM et Amsterdam—Paris (toujours 3e et 4e liberté entre la Hollande et la France) par KLM.

III. — Matériel

a) *Achat de matériel :*

Les compagnies françaises de transport aérien ont des droits identiques pour l'autorisation d'acquisition d'un matériel de qualité comparable à celui utilisé par les compagnies étrangères ou françaises concurrentes. La préférence est donnée, à qualité technique et commerciale égale, au matériel français.

Le matériel en excédent est vendu.

b) *Entretien :*

En vue de réduire tous investissements injustifiés, les compagnies passeront des accords d'échange de service (mise en commun d'outillage, de stocks, réparations, etc.).

Toute compagnie de transport aérien est tenue, soit de faire les investissements nécessaires, soit de justifier de moyens permanents suffisants propres ou communs pour assurer l'entretien de son matériel.

IV. — Personnel

La Compagnie nationale et les compagnies privées se concerteront régulièrement en vue d'appliquer en matière de personnel dans toute la mesure du possible des principes communs.

L'Ecole de formation du personnel navigant de la Compagnie nationale Air France sera ouverte à toutes les sociétés. La gestion pourra faire l'objet d'un contrôle de l'Etat.

V. — Organismes professionnels

Toutes les compagnies adhéreront à l'A. T. A. F., dont la compétence s'étendra en premier examen à la coordination des services dans le cadre des programmes d'exploitation et à l'élaboration des tarifs de transport, cet organisme devant assurer sur le plan professionnel le contrôle de l'application des programmes et tarifs homologués et sanctionner les manquements et infractions constatés, sans préjudice du contrôle de l'Etat et de l'application des sanctions visées par l'article 5 du décret du 26 septembre 1953

ANNEXE XI

Les libertés de l'air.

L'organisation de la navigation et du transport aérien consiste à mettre en œuvre les fameuses « libertés de l'air » que la convention de Chicago du 7 décembre 1944 et l'accord de transit — signé le même jour — ont définies entre les Etats signataires :

Première liberté :

« Privilège de traverser son territoire sans atterrir », dans un but commercial.

Deuxième liberté :

« Privilège d'atterrir pour des raisons non commerciales » (escale technique).

Troisième liberté :

« Privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises *embarqués* sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité. »

Quatrième liberté :

« Privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises *à destination* du territoire dont l'aéronef possède la nationalité. »

Cinquième liberté :

« Privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre Etat contractant et le privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre Etat contractant. »

Sixième liberté :

Cette « liberté » n'est pas reconnue par la convention de Chicago. C'est en fait le cumul des 2e, 3e et 4e libertés, d'une part entre un pays donné et le pays dont ressortit la compagnie effectuant le transport, d'autre part entre ce dernier pays et un pays tiers.

Exemple : New-York—Amsterdam (3e et 4e liberté entre les Etats-Unis et la Hollande) par la Compagnie hollandaise KLM et Amsterdam—Paris (toujours 3e et 4e liberté entre la Hollande et la France) par KLM.

ANNEXE XII

A. — DROITS DE TRAFIC EXPLOITES PAR AIR FRANCE SUR LES LIGNES EUROPEENNES

Période d'été 1960.

AU DEPART ou A DESTINATION de :	DROITS de 3e et 4e libertés.	DROITS de 5e liberté.	OBSERVATIONS
ANKARA	Paris.	Rome.	
ATHÈNES	Paris.	Milan — Rome — Istanbul.	
BARCELONE	Paris.		
BERLIN (Ouest).	Paris.	Francfort — Düsseldorf — Munich.	
COPENHAGUE	Paris.	Stockhlom.	
DUSSELDORF	Paris.	Francfort — Berlin — Hambourg.	
FRANCFORT	Paris.	Berlin.	
GENÈVE	Paris — Nice.		
HAMBOURG	Paris.	Düsseldorf.	
ISTANBUL	Paris.	Milan — Rome — Athènes.	
LISBONNE	Paris.		
LONDRES	Paris — Nice — la Baule Deauville — Dinard.		
MADRID	Paris.		
MILAN	Paris.	Athènes — Istanbul — Ankara.	
MOSCOU	Paris.		
MUNICH	Paris.	Berlin — Vienne.	
PALMA	Paris.		
PRAGUE	Paris.	Varsovie.	
ROME	Paris — Nice.	Athènes — Istanbul — Ankara.	
STOCKHOLM	Paris.	Copenhague.	
VARSOVIE	Paris.	Prague.	
VIENNE	Paris.	Munich.	
ZURICH	Paris.		

B. — **DROITS DE TRAFIC EXPLOITES PAR AIR FRANCE EN TERRITOIRES ETRANGERS SUR LES LIGNES LONG-COURRIERS D'AMERIQUE (NORD ET SUD)**

Période d'été 1960.

AU DEPART ou A DESTINATION de :	DROITS de 3e et 4e libertés.	DROITS de 5e liberté.	OBSERVATIONS
BOGOTA	Paris — Pointe à Pitre.	Quito — Lima — Lisbonne.	Possibilité de stop over à Caracas.
BUENOS AIRES	Paris.	Montevideo — Sao Paulo — Rio de Janeiro — Madrid.	
CARACAS	Paris — Pointe à Pitre.	Lisbonne.	Possibilité de stop over à Bogota, à Quito, à Lima.
CHICAGO	Paris.	Montreal.	
LIMA	Paris — Pointe à Pitre.	Quito — Bogota — Lisbonne.	Possibilité de stop over à Caracas.
LOS ANGELES	Paris.	Néant.	
MEXICO	Paris.	New York.	
MONTEVIDEO	Paris.	Buenos Aires — Sao Paulo — Rio de Janeiro — Madrid.	
MONTREAL	Paris.	Chicago.	
NEW YORK	Paris.	Mexico.	
QUITO	Paris — Pointe à Pitre.	Lima — Bogota — Lisbonne.	Possibilité de stop over à Caracas.
RIO DE JANEIRO	Paris.	Buenos Aires — Montevideo — Madrid.	
SAO PAULO	Paris.	Buenos Aires — Montevideo — Madrid.	

C. — DROITS DE TRAFIC EXPLOITES PAR AIR FRANCE ET T. A. I. EN TERRITOIRES ETRANGERS SUR LES LIGNES LONG-COURRIERS DU PROCHE, DU MOYEN, DE L'EXTREME-ORIENT ET DU PACIFIQUE

Période d'été 1960.

AU DEPART ou A DESTINATION de :	DROITS de 3e et 4e libertés.	DROITS de 5e liberté.	OBSERVATIONS
ANCHORAGE	Paris.	Hambourg.	
ATHÈNES	Paris-Nouméa.	Milan — Rome — Beyrouth Le Caire — Téhéran — Karachi — Delhi — Rangoon Bangkok — Saigon — Hong-Kong — Tokio — Djakarta Darwin — Sydney.	Possibilité de stop over de et vers Tel Aviv.
BANGKOK	Paris-Nouméa.	Francfort — Rome — Athènes Istanbul — Tel Aviv — Téhéran — Karachi — Delhi Saigon — Hong-Kong — Manille — Tokio — Djakarta Darwin — Sydney.	
BEYROUTH	Paris.	Rome — Athènes — Istanbul.	
LE CAIRE	Paris.	Milan — Rome — Athènes Karachi — Rangoon — Pnom-Penh — Saigon — Djakarta.	
CALCUTTA	Paris.	Rome — Téhéran — Karachi Pnom-Penh.	
DELHI	Paris.	Francfort — Rome — Athènes Istanbul — Téhéran — Bangkok — Saigon — Hong-Kong Tokio.	
DJAKARTA	Paris-Nouméa.	Francfort — Athènes — Le Caire — Téhéran — Karachi — Rangoon — Bangkok Pnom-Penh — Saigon — Darwin — Sydney.	
FRANCFORT	Paris.	Istanbul — Téhéran — Karachi Delhi — Rangoon — Bangkok — Pnom-Penh — Saigon — Hong-Kong — Tokio Djakarta.	
HAMBOURG	Paris.	Anchorage — Tokio.	

AU DEPART ou A DESTINATION de :	DROITS de 3e et 4e libertés.	DROITS de 5e liberté.	OBSERVATIONS
HONG KONG	Paris.	Francfort — Rome — Athènes Istanbul — Téhéran — Karachi — Delhi — Calcutta — Bangkok — Saigon — Tokio.	
ISTANBUL		Francfort — Rome — Beyrouth Téhéran — Delhi — Bangkok Saigon — Hong Kong Tokio.	La ligne long-courriers ne dessert Istanbul que dans le sens Tokio — Paris.
KARACHI	Paris — Nouméa.	Francfort — Rome — Athènes Le Caire — Delhi — Calcutta — Rangoon — Bangkok Pnom Penh — Saigon Manille — Tokio — Djakarta Darwin — Sydney.	Possibilité de stop over de et vers Téhéran.
MANILLE	Paris.	Rome — Tel Aviv — Téhéran Karachi — Bangkok — Saigon Tokio.	
MILAN	Paris.	Athènes — Le Caire — Beyrouth.	
PNOM PENH	Paris.	Francfort — Rome — Le Caire Téhéran — Karachi — Calcutta — Rangoon — Djakarta.	
RANGOON	Paris.	Francfort — Le Caire — Karachi — Pnom Penh — Saigon Djakarta.	
ROME	Paris.	Athènes — Istanbul — Tel Aviv — Beyrouth — Le Caire — Téhéran — Karachi Delhi — Calcutta — Bangkok — Pnom Penh — Saigon Hong Kong — Manille Tokio.	
SAIGON	Paris — Nouméa.	Francfort — Rome — Athènes Istanbul — Le Caire — Tel Aviv — Téhéran — Karachi Delhi — Bangkok — Hong Kong — Manille — Tokio Djakarta — Darwin — Sydney.	
SYDNEY	Paris — Nouméa.	Athènes — Téhéran — Karachi — Bangkok — Saigon Djakarta — Darwin.	

AU DEPART ou A DESTINATION de :	DROITS de 3e et 4e libertés.	DROITS de 5e liberté.	OBSERVATIONS
TÉHÉRAN	Paris — Nouméa.	Francfort — Rome — Athènes Istanbul — Delhi — Calcutta Bangkok — Pnom Penh Saigon — Hong Kong Manille — Tokio — Djakarta — Darwin.	Possibilité de stop over de et vers Karachi.
TEL AVIV		Rome — Téhéran — Bangkok Saigon — Manille — Tokio.	Possibilité de stop over de et vers Athènes.
TOKIO		Francfort — Rome — Athènes Istanbul — Tel Aviv — Téhéran — Karachi — Delhi Bangkok — Saigon — Hong Kong — Manille.	

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.

Prix : 1,20 NF.